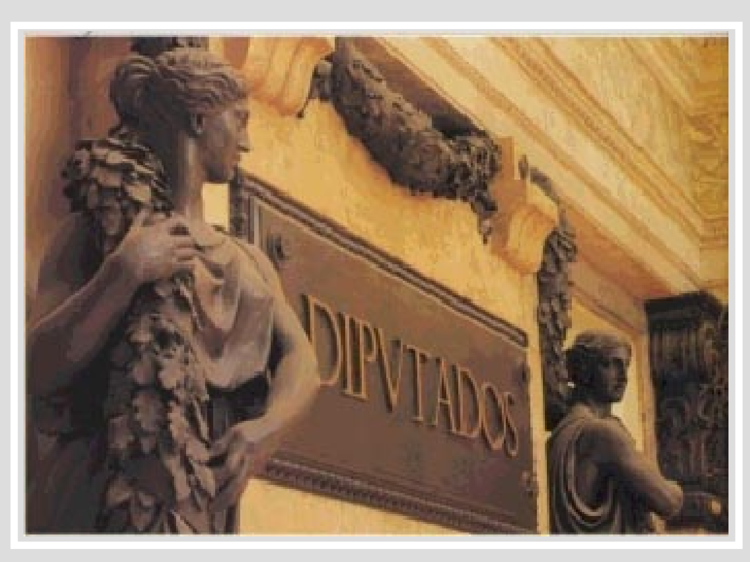
NÚMERO 3833 MONTEVIDEO, LUNES 10 DE DICIEMBRE DE 2012



República Oriental del Uruguay

DIARIO DE SESIONES



CÁMARA DE REPRESENTANTES

72ª SESIÓN (EXTRAORDINARIA)

PRESIDEN LOS SEÑORES REPRESENTANTES

Dr. JORGE ORRICO
(Presidente)

SUSANA PEREYRA
(2da. Vicepresidenta)

Y Prof. CARMELO VIDALÍN
(4to. Vicepresidente)

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES DOCTORES JOSÉ PEDRO MONTERO Y VIRGINIA ORTIZ
Y LOS PROSECRETARIOS SEÑORES TABARÉ HACKENBRUCH LEGNANI Y MARTÍN FERNÁNDEZ AIZCORBE

XLVII LEGISLATURA TERCER PERÍODO ORDINARIO

Texto de la citación

Montevideo, 6 de diciembre de 2012.

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá en sesión extraordinaria, en régimen de comisión general, el próximo lunes 10, a la hora 10 y 30, para informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

- ORDEN DEL DÍA -

Creación, ubicación y particularidades del Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha. (Convocatoria al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP). (Carp. 2038/012). Rep. 1066

VIRGINIA ORTIZ
Secretaria

TABARÉ HACKENBRUCH LEGNANI
Prosecretario

S U M A R I O

Pág.

CUESTIONES DE ORDEN

VARIAS

ORDEN DEL DÍA

1.- Asistencias y ausencias.

Asisten los señores Representantes: Pablo D. Abdala (2), Auro Acosta, Gerardo Amarilla, José Amy, Saúl Aristimuño, Roque Arregui, Alfredo Asti, Julio Bango, Julio Battistoni, José Bayardi, Gustavo Bernini, Ricardo Berois, Daniel Bianchi, Marcelo Bistolfi Zunini, Hernán Bonilla, Samuel Bradford, Graciela Cáceres, Daniel Caggiani, Fitzgerald Cantero Piali, Rodolfo Caram, José Carlos Cardoso, Alberto Casas, Antonio Chiesa Bruno, Carlos Corujo, Hugo Dávila, Walter De León, Belmonte De Souza, Álvaro Delgado, Martín Elgue, Gustavo A. Espinosa, Álvaro Fernández, Carlos Gamou, Jorge Gandini, Javier García, Aníbal Gloodtdofsky, Óscar Groba, Jorge Guekdjian, Doreen Javier Ibarra, Pablo Iturralde Viñas, Luis Alberto Lacalle Pou, Andrés Lima, José Carlos Mahía, Alma Mallo, Jodami Martínez, Rubén Martínez Huelmo, Graciela Matiauda, Pablo Mazzoni, Carmen Millán, Martha Montaner, Daniel Morelli, Gonzalo Mujica, Amin Niffouri, Nicolás Núñez, Óscar Olmos, Raúl Olivera, Lourdes Ontaneda, Jorge Orrico, Nicolás Ortiz, Gustavo Osta, César Panizza, Yerú Pardiñas, Ivonne Passada, Daniela Payssé, Alberto Perdomo, María del Carmen Pereira, Aníbal Pereyra, Susana Pereyra, Esteban Pérez, Ana Lía Piñeyrúa, Jorge Pozzi, Luis Puig, Verónica Pumar, Daniel Radío, Edgardo Rodríguez, Jorge Rodríguez, Gustavo Rombys, Sebastián Sabini, Alejandro Sánchez, Franc45isco Sanguinetti, Berta Sanseverino (1), Mercedes Santalla, Pedro Saravia, Philippe Sauval, Víctor Semproni, Olga Silva, Walter Souto, Juan C. Souza, Martín Tierno, Hermes Toledo Antúnez, Carlos Varela Nestier, Juan Ángel Vázquez, Walter Verri, Carmelo Vidalín, Dionisio Vivian, Horacio Yanes y Jorge Zás Fernández.

Con licencia: Verónica Alonso, Fernando Amado, Andrés Arocena, Gustavo Borsari Brenna, Felipe Carballo, Germán Cardoso, Guillermo Facello, Mario García, Juan Manuel Garino Gruss, Rodrigo Goñi Romero, María Elena Laurnaga, Daniel Mañana, Felipe Michelini, Gonzalo Novales, Miguel Otegui, Guzmán Pedreira, Daniel Peña Fernández, Darío Pérez Brito, Pablo Pérez González, Mario Perrachón, Ricardo Planchón Geymonat, Iván Posada, Nelson Rodríguez Servetto, Daisy Tourné, Jaime Mario Trobo y Álvaro Vega Llanes.

Faltan con aviso: Nelson Alpuy, Gustavo Cersósimo, Julio César Fernández y Mario Silvera.

Sin aviso: Marco Correa.

Observaciones:

(1) - A la hora 13:27 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Jorge Zás Fernández.

(2) - A la hora 13:27 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Jorge Guedkjian.

(3) - A la hora 17:28 comenzó licencia, siendo convocado en su lugar el Sr. Nelson Alpuy.

2.- Asuntos entrados.

"Pliego N° 201

INFORMES DE COMISIONES

La Comisión de Asuntos Internacionales se expide sobre el proyecto de ley por el que se aprueban las Actas del Congreso XXI de la Unión Postal de las Américas, España y Portugal, celebrado en Santiago de Chile, República de Chile, del 18 al 21 de agosto de 2009. C/1834/012

La Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración se expide, con un informe en mayoría y dos en minoría, sobre el proyecto de ley por el que se dictan normas relativas al matrimonio igualitario. C/1097/011

- <u>*Se repartirán*</u>

La Comisión de Legislación del Trabajo aconseja el archivo del proyecto de minuta de comunicación por el que se solicita al Poder Ejecutivo la remisión de la correspondiente iniciativa para fijar en quince años la edad mínima para desempeñar la función de jockey, jockey aprendiz, galopador o vareador de caballos sangre pura de carrera. C/386/010

- <u>*Si no se observa, así se procederá*</u>

PEDIDOS DE INFORMES

La señora Representante Graciela Matiauda solicita se cursen los siguientes pedidos de informes:

- al Ministerio de Desarrollo Social, sobre los planes de asistencia social implementados desde el año 2010 a la fecha, y las contraprestaciones exigidas para recibir sus beneficios. C/2051/012
- al Ministerio del Interior, relacionado con el número de efectivos policiales no administrativos de dicho Ministerio, y el número de asistencia psiquiátrica solicitadas desde el año 2010 a la fecha. C/2052/012

El señor Representante Jorge Rodríguez Britos solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Economía y Finanzas, y por su intermedio al Banco de la República Oriental del Uruguay, acerca de la instala-

ción de un nuevo cajero automático en la ciudad de Mercedes, departamento de Soriano. C/2053/012

- *Se cursaron con fecha 5 de diciembre*

El señor Representante Pablo Abdala solicita se curse un pedido de informes al Ministerio del Interior, referente al relevo dispuesto al Director del Centro de Rehabilitación de Punta de Rieles. C/2054/012

El señor Representante Jorge Gandini solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Economía y Finanzas, sobre la presunta venta del capital accionario de la Sociedad Anónima concesionaria del Hotel Casino Conrad. C/2055/012

El señor Representante Fitzgerald Cantero Piali solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, relacionado con el servicio de señalización de empalmes o rotondas modificadas por medio de balizas. C/2056/012

La señora Representante Martha Montaner solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Salud Pública, acerca de los aspectos técnicos utilizados para un llamado a licitación para el suministro de stent coronarios, estableciendo que el mismo se brinde en forma monopólica. C/2057/012

- *Se cursaron con fecha 6 de diciembre*

El señor Representante Álvaro Delgado solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Industria, Energía y Minería, y por su intermedio a la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas, referente a la instalación de dos parques eólicos en nuestro país. C/2058/012

- *Se cursó con fecha 7 de diciembre*

PROYECTOS PRESENTADOS

Varios señores Representantes presentan, con su correspondiente exposición de motivos, un proyecto de minuta de comunicación por el que se solicita al Poder Ejecutivo la remisión de la correspondiente iniciativa para la Ratificación del Convenio Nº 176 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), sobre seguridad y salud en las minas. C/2059/012

- *A la Comisión de Legislación del Trabajo*

La señora Representante Norma Griego presenta, con su correspondiente exposición de motivos, un proyecto de ley por el que se designa "Evaristo Guerra Mattos" el tramo de la Ruta Nacional Nº 81, comprendido entre la intersección de la Ruta Nacional Nº 7 y la ciudad de Migues. C/2060/012

- *A la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración*".

3.- Proyectos presentados.

A) "RATIFICACIÓN DEL CONVENIO Nº 176 DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT) SOBRE SEGURIDAD Y SALUD EN LAS MINAS. (Se solicita al Poder Ejecutivo la remisión de la correspondiente iniciativa).

MINUTA DE COMUNICACIÓN

La Comisión de Legislación del Trabajo y la Cámara de Representantes solicitan al Poder Ejecutivo, remita su iniciativa referente al Convenio N° 176 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), sobre seguridad y salud en las minas, para su ratificación parlamentaria.

Montevideo, 5 de diciembre de 2012

CARMELO VIDALÍN, Representante por Durazno, PABLO D. ABDALA, Representante por Montevideo, FERNANDO AMADO, Representante por Montevideo, DANIEL GONZÁLEZ, Representante por Durazno, RAÚL OLIVERA, Representante por Canelones, LUIS PUIG, Representante por Montevideo.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Uruguay suscribió en la Organización Internacional del Trabajo el Convenio N° 176, sobre seguridad y salud en las minas.

En su parte primera establece los alcances del término. La segunda parte determina los alcances y los medios de su aplicación.

En su parte tercera se establecen las medidas de prevención y protección en la mina.

Su cuarta parte establece obligaciones en su aplicación.

En su quinta parte y en sus disposiciones finales se establece la necesidad de la ratificación parlamentaria, trámite aún no realizado.

Por último si bien en el Uruguay el desarrollo de las actividades mineras es de larga data, su regulación ha sido motivo de diversas normas y reglamentos, los cuales fueron siendo integrados al Código de Minería, no obstante la ratificación del Convenio N° 176 de la OIT aún no se ha realizado.

Entendemos necesario el mensaje del Poder Ejecutivo que permita alcanzar la ratificación de dicho convenio.

Montevideo, 5 de diciembre de 2012

CARMELO VIDALÍN, Representante por Durazno, PABLO D. ABDALA, Representante por Montevideo, FERNANDO AMADO, Representante por Montevideo, DANIEL GONZÁLEZ, Representante por Durazno, RAÚL OLIVERA, Representante por Canelones, LUIS PUIG, Representante por Montevideo".

B) "EVARISTO GUERRA MATTOS. (Designación al tramo de la Ruta Nacional Nº 81, comprendido entre la intersección de la Ruta Nacional Nº 7 y la ciudad de Migues).

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Desígnase al tramo de Ruta Nº 81 ubicado en el departamento de Canelones, comprendido entre la intersección con la Ruta Nº 7 y la ciudad de Migues, con el nombre de Evaristo Guerra Mattos.

Montevideo, 5 de diciembre de 2012.

NORMA GRIEGO, Representante por Canelones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa pretende rescatar y así realzar la figura y personalidad del ciudadano Evaristo Guerra Mattos (19.. - 20..), popularmente conocido como "El Chiche" o Ñato Guerra".

Esta zona por donde transcurre el tramo de ruta objeto de denominación, es conocido como Paraje Puntas del Arenal, lugar donde don Guerra tejió, construyó, y cultivó múltiples vínculos personales, todos cargados de afecto, respecto, solidaridad y admiración.

En efecto, su personalidad se forjó y fue fructífera en la Escuela Agraria de San Ramón, de donde con sus ex-alumnos erigió una Cooperativa Agraria con 200 hectáreas, financiada por la Fundación Tapié Piñeyro.

Asimismo fundó y dirigió la Cooperativa Agraria "La Armonía", dirigiendo y participando por muchos años en la Sociedad Fomento Rural "Los Arenales".

Fue en definitiva un gran líder social de esta precisa zona donde transcurre este tramo de Ruta Nº 81, donde actualmente es muy recordado por sus habitantes, como si estuviera integrado en el paisaje de la ruta, su imagen de cabalgar sobre el tostado malacara que siempre lo acompañó.

Sería por tanto, de justo reconocimiento, denominar a este tramo de carretera Nº 81, ubicado entre la intersección con la Ruta 7 y la ciudad de Migues, con el nombre de Evaristo Guerra Mattos.

Montevideo, 5 de diciembre de 2012.

NORMA GRIEGO, Representante por Canelones".

4.- Exposiciones escritas.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Está abierto el acto.

(Es la hora 10 y 40)

——Dese cuenta de la exposición escrita.

(Se lee:)

"El señor Representante Álvaro Delgado solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Industria, Energía y Minería, y por su intermedio a la Administración Nacional dAe Combustible, Alcohol y Portland (ANCAP), sobre la posibilidad de rebajar el precio de los combustibles. C/19/010".

——Se votará oportunamente.

5.- Inasistencias anteriores.

Dese cuenta de las inasistencias anteriores.

(Se lee:)

"Inasistencias de Representantes a las siguientes sesiones realizadas el día 5 de diciembre de 2012:

Extraordinaria hora 15:00

Sin aviso: Pablo Abdala, Fernando Amado, Germán Cardoso, Marcelo Díaz, Mario García, Luis A. Lacalle Pou, Alma Mallo, Ricardo Planchón, Edgardo Rostán y Jaime Mario Trobo.

Ordinaria hora 16:00

Con aviso: Alma Mallo, Marcelo Díaz y Edgardo Rostán.

Inasistencias a las Comisiones.

Representantes que no concurrieron a las Comisiones citadas:

Miércoles 5 de diciembre.

ASUNTOS INTERNACIONALES

Con aviso: Juan Manuel Garino Gruss.

EDUCACIÓN Y CULTURA

Sin aviso: Marcelo Díaz.

ESPECIAL CON FINES LEGISLATIVOS DE ASUNTOS MUNICIPALES Y DESCENTRALIZACIÓN.

Con aviso: Auro Acosta; José Bayardi.

Sin aviso: Gustavo A. Espinosa; Horacio Yanes.

HACIENDA

Con aviso: Alejandro Sánchez; Susana Pereyra.

INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

Con aviso: Álvaro Delgado.

PRESUPUESTOS INTEGRADA CON LA DE HACIENDA, PARA ESTUDIAR ESTATUTO DEL FUNCIONARIO DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL (C/1974) Y VÍNCULOS CONTRACTUALES CON LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL (C/1973).

Con aviso: Aníbal Gloodtdofsky; Gonzalo Mujica; Yerú Pardiñas.

Sin aviso: Alejandro Sánchez.

SALUD PÚBLICA Y ASISTENCIA SOCIAL

Sin aviso: Edgardo Rostán.

SEGURIDAD SOCIAL

Con aviso: Alma Mallo.

TURISMO

Con aviso: Ricardo Planchón.

Jueves 6 de diciembre

COMISIÓN ESPECIAL DE DROGAS Y ADICCIONES CON FINES LEGISLATIVOS

Con aviso: Daisy Tourné.

ESPECIAL CON FINES LEGISLATIVOS VINCULADOS AL LAVADO DE ACTIVOS Y CRIMEN ORGANIZADO

Con aviso: Aníbal Gloodtdofsky; José Bayardi.

Sin aviso: Jorge Gandini".

6.- Exposiciones escritas.

——Habiendo número, está abierta la sesión.

Se va a votar el trámite de las exposiciones escritas de que se dio cuenta.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

(Texto de la exposición escrita:)

"Exposición del señor Representante Álvaro Delgado al Ministerio de Industria, Energía y Minería, y por su intermedio a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP), sobre la posibilidad de rebajar el precio de los combustibles.

Montevideo, 7 de diciembre de 2012. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Jorge Orrico. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Industria, Energía y Minería y, por su intermedio, a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP). El alza de precios de los últimos meses (en particular los últimos tres) ha puesto como principal tema de la agenda económica del gobierno a la inflación, ya que se han llegado a niveles preocupantes por encima del 9% anual. Para combatir ese problema se han tomado algunas medidas ortodoxas como el aumento de las tasas de interés y otras no tanto como los acuerdos de precios con los grandes supermercados. Si esas medidas han tenido efecto, indicaría que la inflación podría haber estado incluso por encima de los dos dígitos de no haberse tomado. Como complemento a esas medidas de combate a la inflación, parece más que razonable hacer una rebaja en los precios de los combustibles, fundamentalmente teniendo en cuenta que los niveles de precios internacionales del petróleo y la cotización del dólar americano están por debajo de las últimas referencias establecidas por ANCAP en abril de 2012, cuando hizo el último aumento. En ese momento ANCAP tomó un precio del crudo (Brent) de US$ 119,00 el barril y un tipo de cambio de $ 19,50. Hoy el tipo de cambio está en $ 19,70 y el barril cerró el 29 de noviembre a US$ 110,50, que comparado con la última referencia implicaría una rebaja del 6,2%. Esto significa $ 2,33 en la nafta súper y $ 2,23 en el gasoil. Tomando en cuenta los valores promedio de los últimos 30 días respecto a las referencias de ANCAP, la caída es algo mayor (en el entorno de 10.6%). Esta rebaja que debería estar en algo más de 6% podría incrementarse si parte del costo de la rebaja lo asumiera el gobierno mediante renuncias fiscales. Una reducción en el Impuesto Específico Interno (IMESI) en las naftas o el aumento en los topes de deducción del gasoil, pueden implicar mayores rebajas en los precios de los combustibles. Por ejemplo, una disminución de un 10% en el IMESI, debido a la alta proporción que

ocupa en el precio final, implicaría un 4% adicional de rebaja en el precio de las naftas. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. ÁLVARO DELGADO, Representante por Montevideo".

7.- Licencias. Integración de la Cámara.

Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

Se aconseja aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

Del señor Representante Mario García, por el período comprendido entre los días 10 y 13 de diciembre de 2012, convocándose a la suplente siguiente, señora Verónica Pumar.

Del señor Representante Ricardo Planchón, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Daniel Morelli.

Del señor Representante Juan Manuel Garino, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Álvaro Fernández.

Del señor Representante Fernando Amado, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Nicolás Ortiz.

Del señor Representante Guzmán Pedreira, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose a la suplente siguiente, señora Olga Silva.

Del señor Representante Germán Cardoso, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Marco Correa.

Del señor Representante Álvaro Vega, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Carlos Rodríguez".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cinco en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente, me dirijo a usted, de acuerdo a lo establecido en el inciso 3º del artículo 1º de la Ley Nº 17.827, a fin de solicitar se me conceda el uso de licencia del 10 al 13 de diciembre de 2012, por motivos personales.

Saluda a usted muy atentamente,

MARIO GARCÍA
Representante por Lavalleja".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente me dirijo a usted con el fin de comunicarle que no podré concurrir a la citación.

Sin más, saluda atentamente,

Enrique Sención".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Lavalleja, Mario García.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 10 y 13 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente señor Enrique Sención.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1º por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1º de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Lavalleja, Mario García, por el período comprendido entre los días 10 y 13 de diciembre de 2012.

2) Acéptase la denegatoria presentada, por esta única vez, por el suplente siguiente señor Enrique Sención.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 5158, del Lema Partido Nacional, señora Verónica Pumar.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

GERMÁN CARDOSO, VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
Por medio de la presente, solicito a usted y por su intermedio a la Cámara que preside, licencia por motivos personales el día de hoy lunes diez de diciembre del corriente.
Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente,
RICARDO PLANCHON
Representante por Colonia".

"Colonia, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
Motiva la presente poner en su conocimiento que por esta única vez no acepto la convocatoria de la que fui objeto.
Saluda a usted muy atentamente,
Javier Mallorca".

"Colonia, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
Motiva la presente poner en su conocimiento que por esta única vez no acepto la convocatoria de la que fui objeto.
Saluda a usted muy atentamente,
Edgar Collazo".

"Colonia, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
Motiva la presente poner en su conocimiento que por esta única vez no acepto la convocatoria de la que fui objeto.
Saluda a usted muy atentamente,
Gastón Berreta".

"Colonia, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
Motiva la presente poner en su conocimiento que por esta única vez no acepto la convocatoria de la que fui objeto.
Saluda a usted muy atentamente,
Néstor Bermúdez".

"Colonia, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
Motiva la presente poner en su conocimiento que por esta única vez no acepto la convocatoria de la que fui objeto.
Saluda a usted muy atentamente,
Alejandro Fioroni".

"Colonia, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
Motiva la presente poner en su conocimiento que por esta única vez no acepto la convocatoria de la que fui objeto.
Saluda a usted muy atentamente,
Diana Olivera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Colonia, Ricardo Planchon.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes señores Javier Mallorca, Edgar Collazo, Gastón Berretta, Néstor Bermúdez, Alejandro Fioroni y Diana Olivera.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1º por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1º de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Colonia, Ricardo Planchon, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Acéptanse las denegatorias presentadas, por esta única vez, por los suplentes siguientes señores Javier Mallorca, Edgar Collazo, Gastón Berreta, Néstor Bermúdez, Alejandro Fioroni y Diana Olivera.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 1212, del Lema Partido Nacional, señor Daniel Morelli.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

GERMÁN CARDOSO, VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que usted tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por razones personales, por el día 10 del corriente mes y año.

Sin otro particular, lo saludo con mi más alta consideración y estima,

JUAN MANUEL GARINO
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Juan Manuel Garino.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1º por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1º de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Juan Manuel Garino, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 10, del Lema Partido Colorado, señor Álvaro Fernández.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

GERMÁN CARDOSO, VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por razones personales, por el día 10 del corriente mes y año.

Sin otro particular, lo saludo con mi más alta consideración y estima,

FERNANDO AMADO
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Fernando Amado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1º por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1º de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Fernando Amado, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 10, del Lema Partido Colorado, señor Nicolás Ortiz.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

GERMÁN CARDOSO, VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Solicito al Cuerpo que usted preside, se sirva concederme el uso de licencia por motivos personales el día 10 de diciembre de 2012.

Saluda atentamente,

GUZMÁN PEDREIRA
Representante por Flores".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Quien suscribe, Martín Pedreira, de acuerdo a la convocatoria que he recibido en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante titular, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la banca.

Sin más, lo saluda atentamente,

Martín Pedreira".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Flores, Guzmán Pedreira.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente señor Martín Pedreira.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1º por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1º de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Flores, Guzmán Pedreira, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Acéptase la denegatoria presentada, por esta única vez, por el suplente siguiente señor Martín Pedreira.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 60977321, del Lema Partido Frente Amplio, señora Olga Silva.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

GERMÁN CARDOSO, VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Por medio de la presente y al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por razones personales, para el día 10 de diciembre del corriente año.

Sin otro particular, lo saludo atentamente,

GERMÁN CARDOSO
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Maldonado, Germán Cardoso.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1º por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1º de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Germán Cardoso, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 10, del Lema Partido Colorado, señor Marco Correa.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

GERMÁN CARDOSO, VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico.
Presente.

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día 10 de diciembre del corriente año, por motivos personales.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

ÁLVARO VEGA LLANES
Representante por Florida".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Florida, Álvaro Vega.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1º por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1º de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Florida, Álvaro Vega, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609, del Lema Partido Frente Amplio, señor Carlos Rodríguez.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

GERMÁN CARDOSO, VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU".

8.- Comunicaciones de la Presidencia.

——La Mesa desea informar a la Cámara que hoy, 10 de diciembre, es el Día Internacional de los Derechos Humanos. Nuestra asesora en la materia, la Comisión de Derechos Humanos, ha tenido la iniciativa de realizar un repartido con el texto de la Declaración Universal de Derechos Humanos para ser distribuido entre los señores legisladores de este Cuerpo. Deseo agregar que se tenga siempre en cuenta que uno de los redactores de esta Declaración fue quien tal vez sea nuestro más ilustre jurista: el doctor Justino Jiménez de Aréchaga.

9.- Creación, ubicación y particularidades del Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha. (Convocatoria al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP).

Se pasa a considerar el asunto motivo de la convocatoria: "Creación, ubicación y particularidades del Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha. (Convocatoria al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (Cipap)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. N° 1066

"MOCIÓN

Los abajo firmantes mocionamos para que se reúna la Cámara de Representantes, en régimen de Co-

misión General, de acuerdo al artículo 33 del Reglamento del Cuerpo, a los efectos de recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, don Enrique Pintado y a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP), en virtud de analizar su creación, ubicación y todas las particularidades del Puerto de Aguas Profundas.

Montevideo, 4 de diciembre de 2012.

ÁLVARO DELGADO, Representante por Montevideo, JAIME MARIO TROBO, Representante por Montevideo, PABLO D. ABDALA, Representante por Montevideo, CARMELO VIDALÍN, Representante por Durazno, ALBERTO CASAS, Representante por San José, GUSTAVO BORSARI BRENNA, Representante por Montevideo, AMIN NIFFOURI, Representante por Canelones, RICARDO BEROIS, Representante por Flores, ALFREDO ASTI, Representante por Montevideo, ANTONIO CHIESA BRUNO, Representante por Tacuarembó, NELSON RODRÍGUEZ SERVETTO, Representante por Maldonado, IVÁN POSADA, Representante por Montevideo".

——Léase la moción.

(Se lee)

——En discusión.

Se invita a ingresar a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y demás invitados.

(Ingresan a Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas e integrantes de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas)

——Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: por su intermedio solicito autorización al Cuerpo para que permita el ingreso al asesor, ingeniero Hugo Eguía.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y ocho en setenta: AFIRMATIVA.

Se invita a ingresar a Sala al ingeniero Hugo Eguía.

Dese cuenta de una moción de orden presentada por los señores Diputados Asti y Delgado.

(Se lee:)

"Solicitamos que, según los artículos 33, 52 y 53 del Reglamento de esta Cámara, se declare la discusión en régimen de debate libre".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y ocho en setenta: AFIRMATIVA.

En consecuencia, esta Cámara reunida en régimen de Comisión General trabajará en la modalidad de debate libre.

Tiene la palabra el señor Diputado Lacalle Pou.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: en el día de hoy el Partido Nacional llega aquí con credenciales históricas en lo que hace a la defensa de la materia portuaria, del transporte marítimo y fluvial. Alcanza con recordar la reforma portuaria del año 1992, contenida en la Ley Nº 16.246, que ha marcado un punto de inflexión en la política de interconexión mundial, vía fluvial y marítima. Este proyecto de ley tuvo su discusión en esta Casa y los distintos partidos políticos tuvieron posiciones encontradas al respecto pero, por suerte, el tiempo a veces es el mejor Juez y hoy en esta Sala, unánimemente, somos contestes de que esta ha sido una excelente reforma para nuestro país.

El Partido Nacional viene al plenario con las credenciales de haber propuesto en su Programa de Gobierno la consideración -quiero hacer hincapié en este término- de la instalación de un puerto de aguas profundas. Es por eso que el Partido Nacional viene hoy a Sala con una visión positiva y proactiva de este tema. Y el instrumento que utilizamos no fue el del llamado a responsabilidad política a un Ministro, no fue el de la interpelación, sino un llamado en régimen de Comisión General.

En este sentido, adelantamos que a pesar de que el señor Ministro y los integrantes de la Comisión generada por Presidencia de la República asistieron a las distintas comisiones permanentes de esta Cámara y del Senado, hoy creemos que es un día indicado para ir al grano. Los discursos, las planificaciones, los Power Point, ya los hemos escuchado y visto. Por supuesto que no soy quién para guiar la exposición al señor Ministro y a sus asesores, pero nos gustaría sa-

lir hoy del plenario con una noción clara de lo que va a pasar en el futuro próximo y en el futuro lejano, a veces tan imprevisible para estas generaciones en nuestro país.

No debe estar ajeno a este planteo, a este razonamiento, el Sistema Nacional de Puertos. Uruguay cuenta con una infinidad de puertos, muchos de ellos en condiciones de ser reformados; otros en condiciones de ser agrandados. A vuelo de pájaro, nos gustaría señalar algunas de las obras de infraestructura o algunos de los desarrollos a buscar en nuestro país, empezando por Nueva Palmira, terminal importante si las hay. Queda pendiente la terminal privada en Barranca de los Loros. También está pendiente y en proceso de licitación la segunda cinta del muelle oficial en el Puerto de Nueva Palmira, que va a duplicar la capacidad de carga; está pendiente la terminal de graneles líquidos y en discusión el dragado a treinta y cuatro pies del Canal Martín García.

Aquí, a pocos minutos, tenemos el Puerto de Montevideo que, contrariamente a lo afirmado por parte de algún jerarca, tiene capacidad para duplicar su operativa. Está lejos de colapsar, como se dijo en algún momento por parte de un ex Presidente de la Administración Nacional de Puertos. Está en discusión la posibilidad del dragado a catorce metros, si es viable o si es muy oneroso. Hoy supuestamente, no porque solo tenemos la terminal TCP, que está fundada a catorce metros, pero se nos viene la construcción del muelle C, que está fundado a catorce metros; la instalación del barco regasificador en Puntas de Sayago, que para funcionar va a necesitar por encima de trece metros de calado. Asimismo, tenemos la terminal granelera Obrinel S.A., que ya ha firmado contrato, que hace viable el dragado del puerto a catorce metros y seguramente también haga viable el dragado de los últimos diez metros del canal de acceso, a catorce metros. Tenemos aprobada, y en buena hora, la Hidrovía del Este. Existen dos proyectos aprobados: el del Tacuarí y el de La Charqueada, que van a permitir navegar por la laguna Merín, por la Laguna de los Patos y terminar, eventualmente, ya sea en Porto Alegre o en el Puerto de Río Grande.

Quiero hacer hincapié en algo a lo que me voy a referir más adelante. Las terminales mencionadas fueron planificadas -figura en todas las declaraciones de prensa y en las previsiones- para transportar los cereales que se producen en el Este de nuestro país y por eso dije que quería volver sobre este tema.

Tenemos posibilidades de soñar con inversiones sensiblemente menores a las mencionadas por parte del Gobierno en otras obras de infraestructura, con extender ochocientos kilómetros al norte la Hidrovía del Río Uruguay. Hay un proyecto, que está siendo estudiado por la Administración Nacional de Puertos y por Ancap, conocido como Exclusas de San Antonio, gestado por el ingeniero Guillermo Dubosc, hombre joven y pujante, quien entiende que se va a poder, mediante un by pass al Salto Grande y al Salto Chico, generar una extensión muy importante, penetrando así al sur brasileño y al norte argentino.

En este mundo globalizado, no debería estar ajeno el estudio del sistema de transporte marítimo en el mundo. Pasando el Ecuador, sobre el istmo del Canal de Panamá, tenemos una obra importante que va a estar operativa en dos o tres años. Y esa obra incide directamente sobre nuestro país, sobre nuestros puertos y sobre el eje vial. A ninguno de los conocedores del sistema de navegación escapa que las islas del Caribe están haciendo un fortísimo hincapié e inversiones para convertirse en los próximos puertos "hub" del mundo. Existe una disputa enorme entre la isla de Jamaica y la isla Cuba. A raíz de este nuevo emprendimiento de ensanche del Canal de Panamá también van a cambiar los barcos que van llegando a las distintas partes del mundo.

A priori podemos decir que los barcos que calan hasta veinte metros, básicamente cargan minerales en bodega; luego están los que navegan por el resto del mundo, que son los que calan catorce metros, que básicamente se dedican a granos y contenedores.

Dicho sea de paso, tenemos una política mundial de "contenerizar" -valga el verbo, que no es adecuado según la Real Academia Española, pero se entiende- las cargas, y los barcos de contenedores están ganando en manga y en ancho; ya van rumbo a las veintitrés filas de contenedores y no más profundidad. Reitero: la tendencia mundial es "contenerizar". ¿Por qué digo esto? Porque una de las hipótesis para el Puerto de Aguas Profundas son los veinte metros.

Otro aspecto a estudiar es que los barcos mundialmente están tendiendo a calar catorce metros. ¿Por qué? Porque no hay ocho o diez puertos en doce que puedan recibir barcos de veinte metros. Enton-

ces, no es rentable para estos barcos llegar a dos únicamente en vez de pasar por los doce puertos.

Además, también tenemos que estudiar la normativa y la verdad es que me sorprende que no haya estado en el informe interinstitucional; valga la expresión de que, para nosotros, lo jurídico está por encima de lo político.

Por su parte, Uruguay tiene compromisos nacionales y regionales. El primero, al que el Partido Nacional se ha opuesto sistemáticamente, es la internalización del Código Aduanero del Mercosur. No puede ser que un informe portuario en nuestro país no mencione el Código Aduanero del Mercosur, que está siendo discutido acá si se internaliza; violenta directamente la actividad portuaria nacional, porque atenta contra el corazón de los puertos libres.

En cuanto a los acuerdos multilaterales de carga, cabe decir que el país se ausentó en 2005; no pudo ir; no firmó. Firmaron Paraguay, Argentina y Brasil y nos están presionando diariamente para que firmemos esto que tendrá un perjuicio enorme en lo que hace a la navegación de buques de bandera intramercosur en virtud de nuestro acuerdo de libre comercio.

No se puede hablar mucho, señor Presidente, pero todos saben que anda en los escritorios de la burocracia argentina, un decreto o proyecto de decreto sobre el cual Uruguay tiene que abrir los ojos. Sabemos que la Cancillería está detrás de ese tema porque sería letal para la actividad portuaria nacional.

Respecto de la normativa nacional, podemos citar la Ley N° 18.530. Su artículo 2º establece: "Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha". Lamento decir, señor Presidente, que la Administración Nacional de Puertos no ha tenido asesoramiento, participación ni nada que se aproxime a lo que es el derecho positivo nacional, por ende, lo que todos debemos cumplir. ¡Cuántas veces decimos que si los Gobernantes no cumplen las normas qué le podemos exigir a los ciudadanos de a pie que andan por nuestro país! Se debe ser ejemplo en ese sentido y la Ley Nº 18.530, de agosto de 2009, no ha sido cumplida en todo este proceso inicial.

Voy a entrar en una parte que puede ser tediosa -me disculparán los señores Diputados y nuestros visitantes-, pero pretendo ilustrar exactamente cuál ha sido la opinión y la actitud del Gobierno del Frente Amplio desde el año 2005. ¿Por qué? Porque el conocimiento de esto nos permitirá tener una noción al día, "aggiornada". El camino elegido es el que nos legitima, o no, para tomar determinadas actitudes.

Empezaré por referirme al ex colega del Ministro Pintado, el primer Ministro de Transporte y Obras Públicas de la Administración del Frente Amplio, señor Víctor Rossi. Fíjense que apenas asume el Ministro Rossi, toma posición con respecto a la terminal granelera de La Paloma. El Ministro Rossi plantea a la empresa Puerto Graneles S.A. -adjudicataria de la explotación de la polémica terminal granelera de La Paloma- que traslade el proyecto a otro punto del departamento de Rocha para no afectar el potencial turístico del balneario. O sea que cuando asumió el Ministro Rossi dijo que había que trasladar esa terminal.

Sesenta días después -dos meses más tarde-, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezado por Víctor Rossi, llama a licitación para construir un nuevo muelle de La Paloma. Dice el señor Fernando Puntigliano, ex Presidente de la Administración Nacional de Puertos: "Vamos a hacer obras porque hemos definido una estrategia. Y cuando hablamos de estrategia, hablamos de horizontes de 10, 15 o 20 años. A nosotros nos importa cómo va a ser el mercado dentro de 10 o 15 años. Sobre la base de eso hay que definir el calado que queremos, las obras y los muelles que se necesitamos". Y luego agrega: "Me gustaría ver a la Administración Nacional de Puertos como una cuestión nacional".

(Murmullos)

——El mismo Ministro Rossi, en 2006, nos deja ver un giro radical en su opinión y en su actitud. Dice en una extensa nota en la que venía hablando de turismo: "Pero La Paloma es también un lugar muy importante del punto de vista portuario, no para aquello que eran versos como el puerto de aguas profundas, etc., etc., que eso era tocar el bombo y ustedes vieron que hace años que nadie habla de eso y que no se concreta".

Pido al señor Diputado que está conversando que baje un poquito el volumen porque llega hasta acá su charla.

(Murmullos.- Campana de orden)

——Le agradezco, señor Presidente.

Puntigliano, Presidente de la ANP en aquel momento, dijo que la construcción de un puerto de aguas profundas en La Paloma sería una de las soluciones al colapso logístico al que se va a enfrentar Uruguay en poco tiempo. Ese colapso logístico ni se ha presentado ni tiende a presentarse en los próximos años, por lo que hemos hablado del Sistema Nacional de Puertos.

Rossi, desde España, habla del puerto de La Paloma en febrero de 2007. Dice que están encaminadas las gestiones para su construcción. En febrero de 2007 también expresa que va a haber conversaciones para tratar de captar inversiones, ya que La Paloma necesita una ampliación hacia el océano y no hacia la costa. Se debe tener un puerto de aguas profundas. Pero en su momento, el Ministro Rossi había dicho que eso era un verso.

Quiero mencionar algo sobre lo que también voy a conversar más tarde, que es el famoso Iirsa. Hay un relanzamiento del Iirsa. Se había lanzado en el año 2000 y en 2007 hay un relanzamiento. Se dice: En este marco, el Gobierno relanza el proyecto de aguas profundas de La Paloma como eje de desarrollo productivo del país y objetivo estratégico para potenciar el vínculo del Cono Sur con el comercio mundial. Creo que el Subsecretario Genta es el delegado de nuestro país ante Iirsa. Me parece que él está aquí presente y me podrá aclarar el tema. Releyendo los ejes interoceánicos que plantea Iirsa, llama poderosamente la atención que se habla del eje interoceánico Mercosur-Chile y del eje interoceánico central. Allí es donde se van a presentar las grandes obras de Iberoamérica, sobre todo.

Tengo en mi poder la actualización que data de 2011; hay veinte obras, señor Presidente, que se planea hacer con los fondos internacionales; no aparece el puerto de aguas profundas. Aparece la rehabilitación del ramal ferroviario, el puerto seco en Rivera, una conexión ferroviaria a La Charqueada, el reacondicionamiento de las Rutas Nacionales Nos. 26, 1, 3, 11 y 23. Fíjese, señor Presidente, qué curioso: aparecen las Rutas Nacionales Nos. 1, 3, 11, 23, 12 y 2 y ninguna de ellas está destinada al transporte logístico y vial del futuro puerto de aguas profundas. Después conversaremos sobre eso. Sé que esto es tedioso, pero no los voy a entretener mucho más.

En agosto de 2008, Puntigliano hace manifestaciones al semanario "Crónicas", comprometiendo aún más su opinión. Se le pregunta si La Paloma sería el puerto del futuro. Él contesta que si eligiera un lugar, desde su punto de vista, La Paloma es óptimo porque tiene una batimetría de roca de veinte metros al lado de la costa y una estructura de roca perpendicular a la costa que permite el desarrollo portuario en ese mismo sentido, sin afectar al balneario. Y para no afectar al balneario es necesario la ferrovía detrás del puerto.

Acá entra otro jugador. Es importante retener quiénes son los jugadores privados en este tema. A mediados de 2008 aparecen Portucel y Ence. Todos recordarán que aquí se habló de esto; Portucel y Ence eran la panacea; todavía no se hablaba de Montes del Plata. Y dijo el señor Ministro Rossi: "Esto va bien en serio [...] Ya han entablado contactos en Madrid tanto con Portucel como también con Ence".

Y, obviamente, se empieza a hablar de cifras multimillonarias que voy a obviar porque ustedes las conocen o las han dicho.

Hay un punto de inflexión importantísimo -si lo escribiéramos en la computadora, lo pondríamos en negrita- que es cuando el Estado deja de hablar y de dar opiniones y pasa a comprometer al Erario, a gastar dinero de los ciudadanos que, con sus impuestos, han llenado las arcas del Estado.

El Estado gasta US$ 14:500.000 en la compra de un terreno de 51 hectáreas a la Intendencia Municipal de Rocha. La Intendencia gasta en sueldos y proveedores, pero no es un tema que nos corresponda analizar en esta sesión.

En diciembre de 2010 -ya en la Administración del Presidente Mujica-, después de idas y venidas, el novel Presidente anuncia la oferta por el puerto de La Paloma. Hay un artículo que dice: "En el marco de una rueda de prensa que dio este viernes en la ciudad paraguaya de Hernandarias, en donde se reunió con sus homólogos de Paraguay, Fernando Lugo, y de Bolivia, Evo Morales, Mujica anunció que 'los países amigos' presentarán una propuesta para la edificación de un puerto de aguas profundas". Y el señor Ministro

Pintado -una de las preguntas que le quiero hacer es por qué desistió de esto- adelanta a un grupo parlamentario del Senado, que convocará en los primeros meses del año a todos los partidos políticos, a los empresarios y a los trabajadores organizados para establecer y acordar las principales líneas del puerto de aguas profundas. A nosotros no nos llegó mail -llamado mensaje de texto- ni nada que se le parezca para intervenir en esto.

A principios del año 2011 aparece un grupo inversor español que dice que pretende construir un puerto de aguas profundas que va a abarcar más de 300 hectáreas sobre el océano Atlántico. Ahí empiezan las cifras astronómicas, porque hablan de US$ 3.500:000.000, etcétera.

Después, como por arte de magia, el Presidente de la República descarta el puerto de aguas profundas en La Paloma. Ya se habían puesto US$ 14:500.000; ya ríos de tinta y saliva habían navegado por esas costas. Mujica descartó que se construya en La Paloma, argumentando que era un lugar turístico y que no había espacio. Dijo "no hay espacio; está tomada por el turismo". Interesante giro del Presidente de la República y de su Gobierno.

Atrás quedaron los US$ 14:500.000 que se invirtieron con los tributos que paga la ciudadanía.

Y aquí entra otro jugador, porque los jugadores van entrando en escena como en una obra de teatro. El nuevo Presidente de la ANP, Alberto Díaz, que hasta el momento estaba chatito, no se sabía su opinión, aparece diciendo: "En estos casos la mejor ubicación es la que requiera de la menor obra de infraestructura posible y, de acuerdo con nuestros resultados y los de algunas otras empresas que han hecho sus análisis, existen varios lugares posibles, más allá de La Paloma". Y entra en escena otro territorio: "Uno de ellos es La Angostura". ¿Les suena? La Angostura, Aratirí; Aratirí, La Angostura, para ir atando cabos y relacionando estos temas.

Tanto es así que, ¿quién aparece en su nuevo rol, no de gobernante -porque dejó de serlo- sino de empresario? Fernando Puntigliano. ¿Y qué presenta? La terminal portuaria de Aratirí. ¿Dónde? En La Angostura. Y dijo: "Aratirí finalizará esta semana los estudios de la terminal portuaria que complementará el proyecto minero para presentarlo frente a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En el gobierno ya conocen sus generalidades y estiman que puede ser 'el embrión de un puerto de aguas profundas'".

Curiosamente, el ex Presidente de la ANP, ahora devenido en empresario, en reportaje que se le hace en "La República", cuatro veces menciona que de existir un puerto de aguas profundas en nuestro país deberá ser de cargas limpias. Cargas limpias y puerto minero; hay una especie de divorcio bastante interesante entre estos dos conceptos.

Y ahora entran en juego los aquí presentes. El 7 de noviembre -hace poco más de un año- el Gobierno crea una comisión para la ubicación del puerto de aguas profundas. Y, en una acción incomprensible, por lo menos en su magnitud, el Presidente de la República dice que quiere apurar el puerto de aguas profundas para evitar la lucha con Buenos Aires, aunque él dice que sigue sin saber cuál es el lugar.

No parece muy racional la construcción de un puerto de aguas profundas para evitar la lucha con Buenos Aires, entre otras cosas por lo que veremos más adelante en cuanto a que, seguramente, recrudezca la lucha con Argentina, algo que a mí me tiene sin cuidado. Creo que hay errores en la diplomacia nacional que no son cuestión de este llamado a Sala. Para relacionarnos bien con un Estado no podemos decir que vamos a invertir dinero de Juan Pueblo porque sí. Tenemos que mejorar las relaciones internacionales.

En el año 1985, cuando el Canciller era Enrique Iglesias, se fue a Argentina y se consiguió dragar un metro más el canal Martín García. Tengo las actas de la CARP si algún miembro del Gobierno las solicita.

En junio aparece por primera vez un invitado de lujo, el escenario futuro, que es El Palenque, porque aparece un informe final de la Cipap y allí se ponen los focos sobre El Palenque.

El 10 de junio, el asesor presidencial Pedro Buonomo dijo que el puerto era viable económicamente y debería ser multipropósito, en una primera etapa referido al transporte de mercadería a granel, pero con posibilidad de desarrollarse con sólidos, líquidos, combustibles y contenedores. Esa es una peligrosa afirmación que genera un enorme error metodológico de la Cipap, que es afirmar la construcción del puerto de aguas profundas. En realidad, la teoría y la práctica deberían tener como premisa principal si es viable.

Si empezamos estudios, gastamos dinero en consultores y consultorías, y nos asesoramos pero el resultado final ya lo sabemos, ¿para qué hacer todo esto? Hay un gravísimo error metodológico. Primero, la pregunta; primero, la duda, hasta para autoexigirnos más.

El señor Ministro Pintado, en la misma línea que el Presidente de la República, habla de que el puerto resolverá el diferendo que existe con Argentina. Nosotros no estamos de acuerdo; pensamos que se resuelve de otra manera y no haciendo el puerto.

Esta, señor Presidente, es la historia reciente. Les anticipé que iba a ser tediosa pero, ¿por qué la mencioné? Porque fíjense qué curiosidad. El Gobierno ha ido atrás de las inversiones; el Gobierno ha ido atrás de los privados; hemos tenido cuatro o cinco proyectos de puerto de aguas profundas con respecto a su ubicación, y ¿de qué se trataba? De cobrar al grito: vení Aratirí acá; vení el otro allá y el otro más allá, cuando en realidad no son los "lobbies" empresariales los que nos tienen que determinar dónde hacer un puerto, tiene que ser el interés y la estrategia nacional a la cual se deberán adecuar, por supuesto, los empresarios. Luego habrá que armonizar con los proyectos, pero no podemos ir cobrando al grito según qué empresario aterrice en nuestro país y ponga cifras millonarias a sus inversiones.

Vamos a pasar ahora a las conclusiones. Yo en mi resumen puse "conclusiones" -entre comillas-, porque son conclusiones inconclusas del estudio encargado a la Cipap.

Otro error metodológico es que no se estudió toda la costa oceánica. Todos los informes hacen referencia a que no se estudió toda la costa oceánica, que se seleccionaron a olfato, o vaya a saber cómo, cuatro lugares de la costa de Rocha. Como dije, es otro gran error metodológico.

Desde el punto de vista ambiental, la Cipap, para empezar, dice: "Es un análisis preliminar"; este último término se va a encontrar en varios de los informes y, además, expresiones como "sin ir a fondo", "sin poder determinar", "se delimitó en forma tentativa". O sea que el condicional va a estar presente en varios estudios. Fíjense lo que dice: "La construcción de un puerto de aguas profundas en esta región genera una fuerte presión sobre los valores ambientales de la región, por lo que independientemente de la localización seleccionada, la construcción de un puerto de estas características en la zona costera de Rocha se considera altamente desfavorable desde el punto de vista ambiental", además de la afectación a elementos particulares de la biodiversidad de la zona". Y más adelante dice: "Por lo tanto, entre los costos de oportunidad de la construcción de un puerto es necesario considerar aquellos asociados a la pérdida de oportunidades de impulsar modelos de desarrollo para este sector de la costa basados en la explotación de sus atractivos naturales".

Es esencial tener en consideración que este es un análisis preliminar, en el que no fue posible analizar la diferencia entre los sitios en términos potenciales, impactos de eventos, de liberación de contaminantes o la introducción de especies exóticas invasoras.

Increíblemente el asesor Presidencial, en el semanario Brecha, el 19 de octubre de 2012 dijo que para esa localización se hicieron análisis ambientales serios, sin antecedentes. Yo creo que esto no se puede llamar "serio". El estudio es serio; las conclusiones no lo son. Fíjense la seriedad de este análisis que fue realizado por una sola persona, en un plazo de un mes, y sin contar con información sobre las características de los proyectos portuarios, ni de localización exacta del mismo; están fuertemente limitados por la información disponible. No sé a qué informe acabado se refieren.

Desde el punto de vista de la batimetría, de la profundidad, el informe de Piedra Cueva que es contundente, dice: "Se hace notar que si bien la información batimétrica disponible indicaría que la curva batimétrica de 20 metros se ubica más próxima a la zona de El Palenque que la Puerta del Sol, esta información es muy preliminar y debería de avanzarse en estudios". O sea que también la conclusión no es concluyente, o es tan concluyente que dice que hace falta estudiar mucho más.

En cuanto a la afectación de los ecosistemas, Guillermo Scarlatto dice: "La magnitud de dichas transformaciones, el plazo que involucran y el nivel de información que hoy se cuenta respecto de las cuestiones clave, ecológicas, demográficas, económicas, etcétera, determina que el análisis enfrente niveles de incerticumbre relativamente altos".

Conectividad vial, el informe de la señora Beatriz Tabacco dice que de las cuatro rutas de acceso al su-

puesto PAP, tres de ellas, las Nos. 10, 15 y la 16 no están adecuadas al tránsito de cargas".

Recuerdan que hace un instante hablamos del IRSA y que no está en ninguna de estas rutas previstas; yo creo que quizás la Nº 10 está prevista.

El informe referente al turismo dice: "Se entiende que se debe preservar la actividad turística y la capacidad de atracción turísticas de estos tres agrupamientos urbano-balnearios.- Se entiende que un PAP, tal como se visualiza no es compatible con la actividad turística y el carácter balnerario de estos, tanto por la intensitad y la dinámica y flujos que implica, por las externalidades ambientales y territoriales, [...]".

Ahora vamos a hablar de algo que no es menor. En cuanto al concepto de "Uruguay Natural", pongo en duda que se crea realmente en eso y no sea un lindo eslogán; lo pongo en duda por elementos de estos últimos años en cuanto al tratamiento de la costa y otros sistemas nacionales. Vamos a hablar de las cargas. No existe puerto si no tiene nada que cargar. En este caso, aparentemente, estamos contestes. Y vamos a apelar a especialistas o conocedores del tema.

El Presidente de la ANP, Alberto Díaz, dice que el primer número que uno saca para ver si el puerto de aguas profundas es viable es de 60:000.000 de toneladas, que esto es cinco veces más de lo que mueve Montevideo. Esto lo dice en el semanario "Crónicas", el Presidente Alberto Díaz, a quien dejaron afuera de toda esta conversación: Sistema Nacional de Puertos, la ley que obliga a la ANP. Alberto Díaz está fuera de la troya en este sentido.

Ahora quiero hacer referencia a las cargas. La gráfica que presenta la Cipap es bien fácil de entender. Aquí habla de las toneladas que en teoría estarían previsibles para cargar en el puerto de aguas profundas en la zona de El Palenque.

El actor principal, la estrella de todo este capítulo, aunque a veces aparece en escena y a veces desaparece es Aratirí. Al fin y al cabo, Aratirí es el buque insignia, valga la comparación, de este puerto. Se dice que en realidad la información sobre la carga de Aratirí es reservada porque la empresa tiene una cláusula confidencial; o sea que a los que les van a hacer el puerto, la empresa no le da los datos. Más o menos, se habla de entre 16:000.000 y 18:000.000 toneladas de Valentines rumbo al lejano oriente. No es el momento de traer a Aratirí a esta discusión, lo que sí quiero decir es que no se puede poner en un informe profesional que asesora sobre la construcción de un puerto, un emprendimiento que tiene un gran signo de interrogación. Aratirí es un gran signo de interrogación. Es más: el Estado, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y el Poder Ejecutivo hoy deberían decir a Aratirí que tiene que retirar su estudio de impacto ambiental y presentar otro. ¿Por qué? Por algo muy lógico. Porque las tres obras de infraestructura que trae incluido este emprendimiento son las minas en la cuádruple frontera del centro del país, obviamente, la explotación, un mineroducto y la llegada hasta La Angostura. ¿Cómo La Angostura? La Angostura no corre más. Es verdad; bueno, vamos a traerla un poquito más acá. El puerto pasó de La Angostura al Palenque. Por ende, si el mineroducto va a La Angostura va a traer a Aratirí adentro del agua. Quieren cambiar el trazado del mineroducto. De los tres elementos que integran este sistema Aratirí, dos se modificaron sensiblemente: el trazado del mineroducto y el puerto de aguas profundas. Se nos dice por parte del Gobierno -y esto me genera alarma-, la semana pasada, que Mujica aseguró que Aratirí iba a salir, y que él se iba a encargar de apurarla. Debería retirar el proyecto y presentar otro.

Y como si esto fuera poco, suponiendo que damos por buena la información de Aratirí -yo no la doy por buena porque he leído mucho sobre el tema y sé que las inversiones, el personal a contratar y los años a explotar, varían según quién hable; yo no le creo, pero es un tema personal y no pretendo influir en otros-, deberíamos ver como se explota el hierro en el mundo. Lo que viene a hacer Aratirí es a depredar. Se habla de que van a extraer entre 16:000.000 y 18:000.000 de toneladas al año. ¿Sabe por qué se pone esa cifra? Porque es lo que aguanta el puerto; si el puerto aguantara 25:000.000 de toneladas, hablarían de 25:000.000. Hay que leer para saber lo que se hace en el mundo. ¿Y que se hace en el mundo? Se pide que no se explote más de 6:000.000 u 8:000.000 de toneladas por ingenio. ¿Por qué? Porque ya que se va a dañar y perjudicar el territorio gravemente, por lo menos, se pide que la explotación se extienda en el tiempo. En Suecia, un país que muchos conocen, se ha puesto el límite de 8:000.000 de toneladas anuales. ¿Por qué? Porque se aseguran ochenta y cuatro años de minería.

Con la información que tenemos -que es relativa y reservada- en diez años la depredación en el centro del país va a ser total. Por ende, tendremos solo diez años de operación portuaria. Pero como esto es un gran signo de interrogación, nos podríamos pasar hablando, y nos podrían decir cualquier cosa, pero los 16:000.000 de toneladas de los 60:000.000 serán un signo de interrogación.

Se habla también de 3:000.000 de toneladas de Bolivia. Hace pocos días -esto es muy dinámico- la empresa Jindal Steel Bolivia S.A., que es la que explota los recursos en Bolivia, rompió su contrato con el Gobierno. Y si Bolivia lo reanudara -a través de esta u otra empresa-, se presume que por la complejidad vial, de infraestructura de ese país y por la abundancia de combustible -o sea, gas-, irá rumbo al proceso de industrialización -como lo hará- y difícilmente utilice nuestros puertos. Por si fuera poco, la famosa IRSA, está haciendo líneas de trenes que lo van a sacar por Perú. Esto es otra tómbola; nadie nos asegura nada. Por tanto, nadie puede hablar de 3:000.000 de toneladas de Bolivia.

En cuanto a los 17:000.000 de toneladas de Brasil, la empresa Vale S.A. todavía no está autorizada a explotar esa cantidad de toneladas. Le ha pedido al Gobierno brasileño aumentar a 21:000.000. Hoy, está sacando 5:000.000 de toneladas por el puerto de Rosario. Luces rojas o naranjas con relación a Argentina. Pero como si esto fuera poco ¿sabe lo que está haciendo la empresa Vale S.A.? Está estudiando tres opciones. En primer lugar, los puertos oceánicos brasileños. Todos conocemos como funciona Itamaratí en cualquier Gobierno brasileño, y lo que va a presionar para que no salgan de su territorio. En segundo término, está la opción de la hidrovía hacia un puerto de aguas profundas, que podrá eventualmente ser el nuestro. Y, en tercer lugar, está la posibilidad de una estación de transferencias oceánicas, que es la opción más barata y la que está primando en Brasil. Tachamos los 17:000.000 de toneladas brasileñas que arribarían a nuestro puerto.

Llama poderosamente la atención lo que se dice en cuanto a los granos provenientes de Argentina. Primero, porque hay que ver los fletes y, segundo, porque hay que ver cómo se mueve. ¿O se va a hacer tres trasbordos con la mercadería? ¿No sabemos cuánto cuesta cada trasbordo de una chata a un barco, o de un barco a otro? Seguirán utilizando Rosario, 14 metros, o el puerto de Bahía Blanca, donde están cargando a tope.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Vidalín)

——También llama poderosamente la atención que Paraguay quedara fuera. Paraguay no está en el estudio de este "seed pack"; no aparece, porque dicen que no comercializa con China. Pero estamos hablando del país que más necesita una salida al océano, que más está trayendo mercadería al Puerto de Nueva Palmira, que más desarrollo tiene en ese sentido, que más granos está aumentando en su caudal de producción, y lo dejamos afuera. Espero que no sea una cuestión ideológica la que haya dejado fuera a nuestro futuro socio, que debe sacar todo por nuestro país. Así nosotros podríamos competir con el puerto de Rosario, de Argentina, que tan dañino ha sido con los intereses paraguayos a los que lamentablemente Uruguay se ha sumado.

Se habla de 1.4 millones de toneladas de granos en Uruguay. Acá hay un desconocimiento enorme de la producción nacional. Según quien hable, se refieren a 2:000.000 o a 1.4 millones, cifras que estamos acostumbrados a que varíen sustancialmente. Pero los granos del este en nuestro país no superan las 500.000 toneladas. Es un tercio de lo que dice el Gobierno que va a haber de granos del este para sacar de nuestro país. ¿Y saben por dónde van a salir? De acuerdo con los contratos que firmó el Gobierno, van a salir por Tacuarí, por La Charqueada, por la Laguna Merín, por el Canal, o por la Laguna de los Patos rumbo a Río Grande o a Puerto Alegre. ¿Sabe por qué? Porque es mucho más barato.

Nos decía la gente de la Cámara Mercantil de Productos del Uruguay: "Nosotros estamos retrayéndonos a las inversiones de cultivo en la Ruta 26 por el flete". ¿Y alguien se cree que del litoral de nuestro país, donde está el epicentro agrícola, van a traer los granos al puerto de aguas profundas? Ni un grano de maíz van a traer.

Pero como esto no es menor, me gustaría saber puntualmente si hay algún compromiso firmado, si tenemos una foto dándonos la mano. Porque ¿saben qué? De las 62:000.000 toneladas no pueden asegurar ni una. El Gobierno nacional, de acuerdo con estas gráficas, no puede asegurar ni una tonelada de las cargas que dice.

Hasta aquí hice una mera descripción de este fenómeno, de este estudio preliminar -cuando no ficticio- de un puerto de aguas profundas en El Palenque. Ahora ¿qué nos debería preocupar? Se llamó a un "data room" -terminología a la que rápidamente nos tenemos que acostumbrar-, que en realidad significa: "Se pegó un chiflido para que vengan los interesados". Se llenó de operadores portuarios y, obviamente, de empresas constructoras. Nadie puede decir: "Aquí está su disco"; nadie puede decir: "Acá hay dinero para invertir". Hasta el momento lo único que se compromete es a perjudicar a un lugar, que es El Palenque, elegido arbitraria y caprichosamente, y después a destinar recursos públicos. Según quien hable del Gobierno, en los procesos de expropiación que tan ávidamente apuró el Presidente de la República, se va a gastar entre 22:000.000 y 90:000.000 para expropiar. ¡Son recursos de la gente! Son recursos que se le ha sacado a la gente en base a tributos.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Orrico)

——Tenemos que ser eficaces en la gestión. Yo sé que es un término que no está de moda, y sé que el maquillaje de la bonanza económica nacional a veces nos permite gastar el dinero de manera distinta que en las épocas de crisis. Ya basta de pedir perdón; vamos a pedir permiso. Cuando pedimos perdón, tenemos que poner US$ 200:000.000, US$ 90:000.000. Yo sé que a las arcas del Estado está entrando mucho dinero, pero hay que prepararse para cuando ese dinero ya no esté. Hay que ser serio.

Yo pregunto: si fuera dinero del Ministro o del Presidente, ¿invertirían esos US$ 90:000.000, cuando no hay un elemento que asesore sobre la viabilidad? Todos los demás informes, turísticos, ambientales, viales, son negativos y contundentes en decir que no pueden asegurar el daño.

Se podrán imaginar que en estos días he leído mucho. Tanto he leído sobre esto que encontré un editorial -que leí atentamente- de mi estimado colega Gonzalo Mujica, que dice: "A la hora de pensar en la construcción de esta obra histórica que nuestras generaciones tienen el privilegio de poder decidir, seamos conscientes que estamos creando uno de los hitos que marcará las peculiaridades del país de los próximos doscientos años". Cómo me gustaría que esta frase fuera cierta. En realidad, los que tuvieron el privilegio de decidir fueron los del Frente Amplio, los del Gobierno, los de la Cipap. Nunca se convocó a decidir a los demás partidos; nunca se convocó a decidir a las fuerzas vivas. Nosotros no hemos tenido la chance de opinar sobre el futuro del transporte y de la logística de las próximas generaciones. Las cosas que van a ser, seguramente, para el bien de nuestra nación en los próximos años, deben tener una base bien ancha, bien amplia.

Hemos convocado al señor Ministro para que nos conteste puntualmente y para saber si de de esta Casa podemos salir con una convicción, teniendo en cuenta la visión proactiva que el Partido Nacional históricamente, desde su gestación y aún antes, ha tenido con respecto al transporte marítimo y fluvial como ventana al mundo.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Enrique Pintado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: es un honor -y esta vez con la satisfacción de que lo que se tenía que haber producido hace unos días, se concreta ahora- intercambiar con el pleno de la Cámara de Diputados, en régimen de Comisión General y no de llamado a Sala, las inquietudes, los estudios que la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas ha realizado hasta ahora y las conclusiones a las que llegó para tomar una de las decisiones estratégicas más relevantes que el Uruguay ha debido adoptar en los últimos tiempos.

Justo es decir que no fue a partir de una iniciativa de este Gobierno que surgió la inquietud de establecer en algún lugar de nuestra costa Este un puerto de aguas profundas. Es decir que retomamos esta idea, ya planteada en la década del sesenta y también considerada hace mucho tiempo -si alguien hurga en la historia, lo verá- por los fundadores de la patria.

Durante el proceso de transición del Gobierno definimos que una de las principales metas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sería impulsar un acuerdo político y social para que en 2030 Uruguay se transformara en un polo logístico regional, competitivo y de calidad. En este marco, la primera etapa consistió en generar un consenso social y político que tuviera como objetivo definir los lineamientos estratégicos centrales para el desempeño futuro del transporte

y la logística, donde los cuatro partidos políticos con representación parlamentaria, los empresarios y los trabajadores, tuvieran la oportunidad de participar y de acordar, en la medida de lo posible, la agenda, para ir dando los pasos sucesivos hacia ese objetivo compartido por todos.

Ese consenso se obtuvo, señor Presidente, a través de la realización de este proceso participativo en el que todos los actores, partidos políticos, empresarios y trabajadores estuvieron involucrados. Como resultado de ese trabajo que se desarrolló durante casi seis meses, el 8 de diciembre de 2011 se logró firmar un acuerdo, suscrito en este material, donde, tal como establecí en la Comisión que señalaba el señor Diputado Lacalle Pou, cumplimos la palabra de convocar a las partes al encuentro, al consenso. Ahora voy a decir qué fue lo que acordó la Comisión. Precisamente, el sábado pasado hizo un año de la firma de este documento que estamos poniendo en práctica.

Los objetivos generales fueron tres. Primero, la promoción del desarrollo económico y sustentable y la mejora de la eficiencia y de la competitividad del país; segundo, la mejora de la accesibilidad universal a los servicios en todo el país para la mitigación de la pobreza e integración territorial, y tercero, la mejora de la calidad de vida de la población y protección de la seguridad pública, cuidado de la energía y del ambiente.

Luego de seleccionados los lineamientos estratégicos prioritarios, en el taller final realizado el 30 de noviembre de 2011 se procedió a definir una agenda con los ítems a ser llevados adelante en el corto plazo, o sea, las primeras acciones a incluir en el Plan Estratégico de Transporte y Logística del Uruguay 2030. Los participantes del taller, luego de un fructífero intercambio de ideas, entre otros seis, seleccionaron el siguiente lineamiento para integrar la agenda de acciones a corto plazo. Esto se refleja en la página 11 de este acuerdo multipartidario del diálogo político y social que incluye -insisto, porque esto es lo que da peculiaridad al acuerdo- a los empresarios y a los trabajadores, a diferencia de otros acuerdos multipartidarios que se han hecho. Este incluye la labor del sector del capital y del sector del trabajo. En la página 11 se establece: "Estudio a corto plazo de la demanda potencial, localización, jurisdicción y de hinterland regional de un puerto de aguas profundas para determinar su viabilidad considerando todas sus externalidades, entre ellas la licencia social, a través de la confección de instrumentos sólidos de mitigación de los diversos aspectos ambientales". En esto nos concentramos: respetar, cumplir, llevar a la práctica lo que acordamos hace un año. Esto está en la página 11 del libro que repartimos a todos los legisladores, a todos los partidos, a todos los que participaron y a la población en general, pero si a alguien le falta no tenemos problema en distribuirlo nuevamente.

Entonces, cumplimos con la palabra dada de convocar a partidos y a sectores sociales para analizar el tema del Uruguay logístico 2030 y, dentro de él, el puerto de aguas profundas que estamos llevando a la práctica en los términos acordados.

El objetivo del puerto de aguas profundas coincide con el Programa Nacional de Gobierno del Frente Amplio por el cual la ciudadanía optó en las elecciones nacionales. Y me permito hacer una transcripción, porque quiero dejar constancia de que nosotros estamos llevando adelante y poniendo en práctica el Programa Nacional de Gobierno que sometimos a consideración de la ciudadanía en la elección nacional. En la página 44, en el punto 4, bajo el título "Infraestructura logística y energía" -voy a citar solo algunos párrafos para no hacerlo muy tedioso-, se plantea: "45. El crecimiento económico acumulado encuentra límites en la infraestructura de comunicación y transporte así como en la disponibilidad de energía. Son áreas estratégicas en las cuales será indispensable la visión de mediano y largo plazo con la imprescindible participación del Estado.- 46. También en esta área había un fuerte retraso en las inversiones necesarias. El gobierno del Frente Amplio encaró obras en infraestructura vial, ferroviaria y portuaria dirigidas al desarrollo de producción de mercancías, la actividad turística y otros servicios, así como las vinculadas al proceso de integración regional.- 47. Es indispensable continuar desarrollando la infraestructura de transporte asociada a formas más eficientes y de menor costo (transporte ferroviario, fluvial y marítimo); impulsar un sistema nacional de puertos que implique el desarrollo de la infraestructura portuaria con una óptica regional; y de un sistema de transporte multimodal. El objetivo es atender las necesidades de la producción y permitir el acceso universal a los servicios.- 48. El desarrollo de infraestructura debe basarse en la maximización de la utilización de los recursos nacionales, algunos con inversión pública y otros con acuerdos público-privado, tema que debe reglamentarse en

forma clara.- 49. Una atención especial requiere el desarrollo de la logística global, en donde el Uruguay tiene grandes posibilidades de ser una importante plataforma para el tránsito de mercaderías hacia toda la región y Latinoamérica. La logística, como proceso de creación de valor, aporta conocimientos y técnicas específicas para todas las etapas y aspectos de las operaciones de los diferentes sectores productivos, y por lo tanto de las empresas que los integran, y en este sentido se deben hacer esfuerzos especiales en mejorar la infraestructura que facilite la conexión de Uruguay con el mundo. Esta área influye decisivamente en la distribución de nuestros productos exportables, en la competitividad de nuestra producción y constituye asimismo una oportunidad en materia de servicios para posicionar a nuestro país en el mundo como un polo logístico.- 50. En esta materia las alianzas estratégicas son fundamentales. Uruguay solamente puede hacer crecer su base logística en un contexto de asociación equilibrada que compense los intereses de los distintos países, incluso los que nos superan en escala. Es claro que hay dificultades porque Río Grande y Buenos Aires compiten con Montevideo por los mismos servicios: boca de salida de la producción agropecuaria e industrial del Cono Sur con todo lo que ello implica, no solamente en servicios logísticos propiamente dichos sino también en servicios comerciales y financieros. [...].- 51. El tema logística debe ser uno de los puntos fundamentales de negociación del MERCOSUR como agenda externa y de inversiones. Quizá sea de los más relevantes para Uruguay en el esquema de integración, porque son relevantes para nuestro reposicionamiento en la región. El entendimiento en este punto con los dos socios principales de la región otorgaría un cimiento sólido en el cual edificar la integración".

Culmino, señor Presidente, con otro capítulo de nuestra propuesta programática, el relativo a la integración regional, titulado "Integración en infraestructura", que dice: "62. La regionalización plantea necesidades insoslayables de logística y de transporte con vista a un desarrollo sustentable. La infraestructura regional es la necesaria plataforma para el intercambio de insumos, bienes y servicios en un área económica extendida.- 63. Este tipo de integración es la que perdura más allá de las coyunturas políticas. La unión de nuestros pueblos debe tener una base material que no pueda ser soslayada por gobernantes de turno contrarios a los procesos de integración. Carreteras, vías férreas, fluviales y aéreas multinacionales, puentes y puertos son las bases de una integración regional sólida y a largo plazo que debe garantizar la libre circulación de personas, bienes y servicios por toda la región".

Por lo tanto, señor Presidente, estamos llevando adelante el Programa de Gobierno, obviamente de manera equilibrada y acompañado -esta no es una acción aislada- con otras acciones que estamos desarrollando en el Grupo de Alto Nivel para la Integración Productiva entre Uruguay y Brasil, a partir de la política exterior y la integración que tenemos.

La creación de la Comisión Interministerial ha sido un acierto, porque nos permite, en primer lugar, llevar adelante el programa nacional y, en segundo término, analizar todas las opciones -en esta sesión se han mencionado muchas- de localización. Créaseme que las conclusiones a las que llega la Comisión no están en nada emparentadas con los intereses privados que existen. En el Ministerio siempre tenemos el mismo debate: ¿qué va primero? ¿Las infraestructuras, que luego generan demanda? En este sentido, obviamente estamos muy limitados por los recursos disponibles y, por eso, optamos por algunos caminos que no implican el desembolso de fondos estatales -o, al menos, se minimizan- y vamos a buscar a los privados. ¿O esperamos a que la demanda nos presione y las infraestructuras no se hacen planificadamente ni respetando el ordenamiento territorial y el medio ambiente?

Esto último ha ocurrido. Yo siempre lo digo, y no es una crítica al pasado sino una constatación de la realidad: para los habitantes de Nueva Palmira, el Puerto recién ahora está dejando de ser un sufrimiento. Lo que representaba desarrollo para el país era un sufrimiento para los vecinos de Nueva Palmira. ¿Por qué? Porque se pensó un puerto pero no se tuvo en cuenta el ordenamiento territorial, cómo llegar a él ni las acumulaciones de camiones. Todo eso obliga a ir detrás de la demanda. Una planificación integral de las acciones y la selección del territorio hubieran tenido como consecuencia mejores resultados para que los vecinos de Nueva Palmira no sintieran que el desarrollo para todo el Uruguay era un padecimiento para ellos.

Por Decreto N° 395/11, de 15 de noviembre de 2011, el Poder Ejecutivo creó la Cipap, la Comisión Interministerial, y después voy a pedir autorización para

que haga uso de la palabra el economista Pedro Buonomo -que la preside-, a los efectos de que responda a algunas cuestiones técnicas aquí planteadas. Dicha Comisión analizó, por mandato del Poder Ejecutivo, las opciones para la instalación de un puerto de aguas profundas a construirse en la costa Este del país.

Es cierto que descartamos Maldonado, pero fue por razones obvias. Vamos a hacer un puente en la laguna Garzón, que tiene el acuerdo de mucha gente, y hay un drama. ¡Imaginen qué ocasionaría un puerto de aguas profundas en Maldonado! Eso también lo tuvo en cuenta la Comisión porque, a veces, el mejor lugar tiene otras instalaciones previas que lo hacen contraproducente, salvo que no se quiera escuchar a la población y no se le tenga respeto.

La Comisión analizó las distintas opciones para la instalación, evaluando los aspectos técnicos, económicos, de financiamiento, ambientales y turísticos. Como ya fue reconocido en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, como resultado de esa labor, en poco tiempo estaremos a punto de transformar en ley esta propuesta consensuada. Ya hay un proyecto en el que, siguiendo el mandato constitucional, solicitamos autorización al Parlamento para instalar un puerto de aguas profundas en el lugar que estamos discutiendo hoy.

Reitero que la creación de la Comisión fue realmente un acierto, porque permitió el abordaje multidimensional y sectorial, sin renunciamiento de ningún tipo a las obligaciones constitucionales, legales y administrativas de cada una de las agencias estatales intervinientes en el tema. Fue vital para promover sinergias, ganar en eficiencia, profundizar los estudios, ser más amplios y poder dar a luz un informe que abordó y analizó -más allá de lo preliminar que pueda ser- casi la totalidad de las variables involucradas en una decisión de esta naturaleza.

También se pudo aprovechar mejor la oportunidad por la existencia de las condiciones objetivas que alimentan la construcción de una obra de esta naturaleza, generada por los enormes cambios a nivel productivo, económico y de la infraestructura de transporte y la logística de los últimos años.

Si en 1960 el proyecto era justificado, hoy lo es mucho más, porque las condiciones son sumamente favorables para su realización. Sin embargo, tenemos que pensarlo integrado al Sistema Nacional de Puertos y complementado con los puertos que ya existen. Estamos hablando de gran porte y de la posibilidad de transformarnos en un polo logístico regional, que traslade mercancías de la región al mundo y viceversa, no solo con una concepción nacionalista o nacional, pensando en nuestra producción, sino tratando de captar la demanda agregada que hay en toda la región.

Por suerte, los puertos de cada uno de nuestros grandes socios están atiborrados y tienen problemas de saturación. Esto permite, inclusive, que nuestra producción sea más competitiva, porque cuanto más grande es el barco que transporta las mercancías que son competitivas en el mundo, más baratos son los fletes y mejor podemos llegar. Este no es un puerto pensado para Brasil, porque por la Hidrovía Uruguay-Brasil llegamos a Porto Alegre, en Rio Grande do Sul. Estamos pensando en China y en otros países de Asia; inclusive, estamos pensando que desde Chile salgan mercancías hacia distintos continentes por vía marítima.

El trabajo realizado nos permitió potenciar la dimensión geopolítica y el rol que nuestro país está llamado a jugar en la región. En este punto, tengo una discrepancia política muy grande. Entiendo que nosotros, como país, tenemos que promover la lógica de la cooperación por encima de la lógica del conflicto. Esta es una actitud política relevante a la hora de cumplir el objetivo estratégico de ser un polo logístico regional, que dé salida a las grandes producciones de la zona, tanto de bienes como de turismo. Para ello, es necesario asegurar que las salidas sean competitivas. Si nuestras salidas son más baratas, el mercado va a optar por nosotros y no por otros para llegar en mejores condiciones a mercados que están ubicados al otro lado de los océanos.

Por otra parte, el puerto de aguas profundas nos permitirá abrir nuevas posibilidades de trabajo calificado para los uruguayos, lo que siempre redunda en el desarrollo personal y colectivo de nuestra gente. Estamos conversando con un inversor privado del Puerto de Montevideo la posibilidad de crear, junto con el PIT-CNT, una escuela de oficios portuarios, ya que tenemos problemas a la hora del manejo del instrumental portuario. Es decir que esto va en la misma línea.

El puerto de aguas profundas y toda la cadena de decisiones que estamos tomando son una muestra de la visión estratégica del Presidente Mujica que,

consciente de que esta es una decisión sumamente importante que no admite la menor demora, la impulsa a sabiendas de que su construcción material no va a ser durante su mandato, sino durante la gestión de otro Presidente. Esto significa -quiero destacarlo- pensar el Uruguay más allá de la mañana siguiente, como decía Seregni.

El trabajo simultáneo y descompartimentado de las agencias involucradas en la Comisión presidida por el economista Pedro Buonomo alcanzó los cometidos para los cuales fue creada y definió la localización de este enclave portuario con algunas condiciones. ¿Cuáles son? Que se tratará de un puerto único, multipropósito, con una gran área, cuya evolución y desarrollo será en etapas. Asimismo, se entiende que el proceso institucional de ejecución deberá desarrollarse mediante la aplicación de la Ley de Participación Público-Privada, a través de un contrato de este tipo. Entonces, no habrá desembolso del Estado, salvo lo que tiene que ver con las expropiaciones.

Es el mercado, son las empresas, las que decidirán en su momento. Se sabrá si la plata está cuando concluya el proceso que la ley establece para los Contratos de Participación Público Privada, después del diálogo competitivo y de todos los pasos que hay que dar. El primero es que el Parlamento apruebe la ley, porque no está bien ni sería muy eficiente aplicar los Contratos de Participación Público Privada para un puerto que el Poder Legislativo todavía no ha autorizado.

Nosotros advertimos que Uruguay tiene una necesidad en este sentido. La Comisión analizó distintos puntos -con datos y con estudios intensos- y sugiere un camino de acción. Como no tenemos los recursos, vamos por el camino de la Participación Público Privada. En ese momento, confirmaremos que hay una necesidad de demanda para construir un puerto que es complementario con el Sistema Nacional de Puertos del Uruguay.

Además, esto nos permitirá tener un enclave estratégico al servicio de toda región y muy cercano al país de producciones más grande que tenemos de vecino: Brasil. Digo esto porque no estamos pensando solo en trasladar nuestros minerales, sino también en captar el traslado de los de toda la región, algo fundamental a la hora de la competencia.

El desarrollo de Nueva Palmira, de Paysandú, de Salto, de Fray Bentos, de Montevideo, de Puntas de Sayago, sigue intacto y los planes estratégicos siguen funcionando, pero son para otros calados.

También aspiramos a que haya contenedores en el puerto de aguas profundas. Cuando acompañamos al Presidente Mujica en su recorrida por Alemania, en Hamburgo estuvimos reunidos con representantes de la empresa Hamburg Süd, propietaria de varios millones de contenedores y una de las más importantes en esta área. Les preguntamos si para ellos era relevante que en Uruguay hubiera un puerto de aguas profundas.

Realmente, para los contenedores no tiene demasiada relevancia el calado de los puertos, porque utilizan barcos que cargan muchos contenedores y tienen menos profundidad. Esto no se puede hacer con los graneles sólidos y líquidos, que están establecidos acá. En estos casos, la diferencia en el precio del flete es fundamental a la hora de encontrar, o no, mercados para colocar nuestra producción.

Señor Presidente: solicito autorización para que haga uso de la palabra el economista Pedro Buonomo, Presidente de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el economista Pedro Buonomo.

SEÑOR BUONOMO.- Gracias, señor Presidente.

La Comisión que presido, cuyos integrantes me acompañan, quiere aprovechar esta oportunidad para que el Parlamento, en particular, la Cámara de Diputados, conozca de primera mano los avances que ha realizado en torno a este proyecto estratégico, la etapa en la que se encuentra y lo que piensa hacer en el futuro, en el entendido -comparto la posición del Diputado convocante- de que este es un proyecto nacional, estratégico, de largo plazo, que necesariamente debe cumplir con todas las etapas de información y de intercambio de opiniones de manera de fortalecerlo, porque el país está tomando decisiones que lo involucran en su desarrollo estratégico, político, productivo y económico por los próximos cincuenta años.

Les vamos a mostrar un Power Point. Aclaro que no pretendemos soslayar los temas de fondo sino que, por el contrario, este sistema nos va a servir de guía para ser más claros en nuestras consideraciones

y para tratar de contestar -es nuestro objetivo hacerlo- todas las preguntas que se han planteado, obviamente, según nuestro criterio y, fundamentalmente, basados en los estudios que hemos realizado, que nos permiten concluir que tenemos razones serias y fundadas para las decisiones que estamos tomando respecto a la localización del proyecto, a cómo seguir adelante y a cuál es el camino más adecuado para continuar.

(Se proyectan imágenes)

——En todo proyecto de estas características, complejo, que involucra diferentes dimensiones de la actividad económica, uno debe enfrentarse a certidumbres y a incertidumbres y tratar de minimizar las incertidumbres utilizando metodologías adecuadas, estudios adecuados y procurando alinear incentivos y riesgos de manera que el proceso pueda ser lo más virtuoso posible. En ese sentido, quiero remarcar que, personalmente, después de trabajar muchos años en estas cosas, la metodología que hemos utilizado no solo es la usual en el análisis de proyectos de infraestructura, sino que es sólida, adecuada y permite claramente identificar los problemas y las incertidumbres a las que hacía referencia. En tal sentido, creo que todo va a quedar claro con la presentación que estamos llevando adelante.

Comparto también con el señor Diputado convocante que este tipo de proyectos que hacen referencia a un proyecto nacional de desarrollo y que tienen implicancias directas debe ser definido, asumido y determinado en sus políticas del lado del Gobierno y, particularmente, del lado del Estado. La participación de privados en este tipo de proyectos debe ser adecuada a las definiciones estratégicas que se tomen previamente. Por lo tanto, creemos que la metodología utilizada trata de respetar esa visión y, en ese sentido, hemos avanzado en tomar decisiones previamente a la convocatoria de privados, porque pensamos que puede ser un elemento clave para llevar adelante el proyecto, dada la oportunidad política, económica y financiera de hoy.

Voy a pasar los primeros "slides" rápidamente porque me parece que hacen referencia a conceptos que el señor Ministro ya explicó muy claramente, así como el señor Diputado convocante. Me refiero a que Uruguay tiene condiciones naturales inmejorables para la realización de una infraestructura de este tipo y que los antecedentes técnicos ya surgen de la década del sesenta. El señor Ministro también decía que si uno busca en la historia, en otras condiciones históricas, técnicas y políticas, ya se hacía referencia a la posibilidad de que Uruguay pudiese desarrollar una infraestructura de este tipo.

Creo que hay consenso en cuanto a que este proyecto es determinante para mejorar la competitividad nacional. Cuando pasemos al tema de la demanda -otra de las inquietudes que se han planteado- y podamos explicar metodológicamente cómo se realiza, quedará claro por qué una infraestructura de este tipo tiene efectos evidentes en la competitividad del país, afectando directamente los costos generalizados de transporte en muchos productos que exporta Uruguay para ciertos orígenes y destinos, lo que determina la viabilidad financiera y económica del proyecto, elemento clave para tomar la decisión. Asimismo, trataremos de abundar un poco en los aspectos metodológicos referentes a ella.

La mejora en la competitividad del proyecto, que genera una rentabilidad económica y que en términos técnicos implica que el país va a obtener más recursos que lo que se invierte en el proyecto como consecuencia de la realización de la obra, explicado directamente por la demanda del proyecto, tendrá consecuencias en la estructura productiva y en el proyecto de desarrollo. Trataremos de ver de qué manera se inserta este proyecto en ese proyecto de desarrollo para que los efectos directos vinculados con el ahorro de costo de transporte que provoca esa demanda y que a su vez genera una primera vuelta de rentabilidad económica se pueda asociar a un impacto de segundo efecto vinculado a la estructura productiva, al desarrollo de infraestructuras complementarias y al desarrollo de producciones que quizás en este momento no sean rentables en el marco de la infraestructura del transporte existente, pero que luego se pueden rentabilizar con la realización de nuevas obras de infraestructura.

El señor Ministro hacía referencia a un dilema clásico en el tema de la economía de transporte: demanda sobre infraestructura, generación o derivación de tráfico, cuánto se asigna a uno y a otro y cómo el tráfico generado se considera en términos financieros y en términos económicos. Cuando un privado invierte, busca una rentabilidad de corto plazo; para proyectos estratégicos y de infraestructura, es necesaria la planificación pública, de manera de pasar de ese

horizonte temporal de corto plazo al horizonte en el cual se rentabilizan económicamente los proyectos estratégicos y los de largo plazo.

El tema de la temporalidad es importante. Cuando se habla de estudios de demanda, de obras de cincuenta años de vida útil económica -todavía es mayor la vida útil física-, el horizonte financiero de corto plazo es mucho menor. Inclusive, los indicadores económicos que hacen a la rentabilidad, como el período de repago, en la rentabilidad económica no se utilizan, porque es necesario un período mucho más largo, que trasciende la rentabilidad financiera.

Entonces, cuando se habla de hechos puntuales vinculados al tema de la demanda de corto plazo, entre tres y ocho años, en un proyecto de largo plazo tienen una validez bastante limitada y dependerá de la tasa de descuento el impacto que tenga. Sin embargo, una tasa de descuento de largo plazo, que tiende a ser más baja en Uruguay en términos económicos, debido a todos los factores que han modificado la estructura productiva, deja de tener efecto significativo.

Una situación coyuntural que hoy pueda estar vigente respecto a una infraestructura actual, a un contrato de carga o a una producción, no tiene efecto en un flujo de fondo de mediano plazo en un proyecto en términos de evaluación económica, aunque sí puede ser significativo en términos de la toma de decisiones que un privado hace porque, a veces, el período de repago para la inversión condiciona las inversiones.

Esas pequeñas disquisiciones metodológicas pretenden decir que hemos utilizado una metodología que creemos sólida para realizar la evaluación económica, determinando -como va a explicar ahora mi colega Pablo Genta- cuáles son las características y estudios de prefactibilidad de demanda que nos permitieron concluir en julio de 2011, cuando presentamos las conclusiones de la Comisión al Poder Ejecutivo, que el puerto de aguas profundas -tal como nosotros lo entendemos- es viable económicamente y sus beneficios económicos, dada una tasa económica de descuento de mediano plazo, generan una rentabilidad atractiva para el país, lo que incide en la decisión de llevar adelante la obra. Estoy diferenciando la rentabilidad económica y financiera del país de un privado que tenga que rentabilizar su inversión. Eso que se realizó en julio de 2012 está fundamentado por estudios sustentables que ahora vamos a explicar.

En esa fecha -el señor Diputado convocante hacía referencia a lo mismo-, nosotros decíamos que no había antecedentes de estudios previos para la toma de decisiones de localización, además de los realizados por la Comisión Interministerial para el Puerto de Aguas Profundas, y lo reafirmo. No hay antecedentes en el país. No se trata de estudios de impacto ambiental, como va a explicar la señora Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente; de acuerdo con el marco normativo vigente, es necesario que esté el proyecto ejecutivo a los efectos de poder realizarlo. Se trata de estudios previos de localización que permiten tener elementos sólidos para tomar una decisión necesaria, previo al estudio de impacto ambiental.

Eso no tiene antecedentes ni está exigido por el marco normativo vigente. Sin embargo, lo hicimos porque pensamos que era necesario; también pensamos -teníamos el mandato del señor Presidente de la República- en tomar la decisión de la localización para seguir adelante con el proceso, porque el marco normativo vigente exige que sea el Parlamento el que determine la ubicación del puerto; era necesario, porque un proceso que involucra a privados en su participación, exige determinadas certezas; era necesario para evitar algún tipo de movimiento especulativo y las presiones inmobiliarias de algunos intereses particulares "legítimos" -entre comillas-, que juegan en este tipo de casos.

Nosotros tenemos la obligación -para eso estamos- de considerar, con los mejores elementos técnicos y políticos, el interés nacional. Los privados tienen que tomar en cuenta su interés particular. Al dar mayores certezas, se evita o minimiza el riesgo de que esos intereses se pongan de manifiesto.

También era necesario por motivos estrictamente técnicos. Cuando uno lleva adelante un proceso de este tipo, es importante tener determinado tipo de reducción de riesgos en cuanto a las certezas de lo que estamos hablando. Uno realiza los estudios de prefactibilidad con información existente; básicamente, así se define, y la diferencia entre los estudios de factibilidad y prefactibilidad reside en la información que uno utiliza. En el estudio de prefactibilidad, se utiliza información existente, y en el de factibilidad -que se realiza posteriormente-, se va a la búsqueda de la información, ya sea en términos físicos o económicos, a través de encuestas, etcétera.

A través del estudio de prefactibilidad, en general, se toma algún tipo de decisiones. En este caso, tomamos la decisión de viabilidad económica del proyecto y no la financiera. Pensamos que tiene una atractiva rentabilidad financiera, pero eso lo determinará el mercado. El proyecto tiene viabilidad económica, y los estudios de prefactibilidad determinan eso. Además, parte de los estudios de prefactibilidad nos dan elementos ciertos y fundados a los efectos de definir la localización.

El otro aspecto por el cual es necesario definir una localización en este momento -considerando lo que dije anteriormente en cuanto al marco normativo, que creo es determinante- es el hecho de que es necesario profundizar en estudios técnicos, de manera de ir reduciendo incertidumbres a los efectos del proyecto. Cuando hablo de estudios técnicos, me refiero a estudios de ingeniería -el ingeniero Pablo Genta hará referencia al respecto-, que hay que hacer en forma general, de manera que los privados que en el futuro, eventualmente, participen en el proyecto cuenten con más elementos para definir su obra de una forma más eficiente. Decimos esto porque si no fuera así cada uno de esos privados debería realizar este tipo de estudios, y resulta bastante trivial imaginar, por ejemplo, que siete privados hagan el mismo estudio, porque eso aumentará el costo del proyecto en general. No olvidemos que hablamos de un costo para la sociedad y que eso afectaría la rentabilidad económica. Por supuesto, esto no es nuevo, como nada de lo que estoy diciendo. Simplemente, estoy haciendo referencia a las mejores prácticas: la Administración realiza determinados estudios de campo básicos, de manera de reducir la incertidumbre y de contribuir a la eficiencia económica del proyecto -el ingeniero Genta hará referencia a ellos-, para lo cual es imprescindible tener la localización. En realidad, estos estudios no se pueden hacer en todas las localizaciones, porque de esa forma la ineficiencia sería mayor.

En junio de 2012 la Cipap, basada en los estudios que van a presentar mis colegas, dijo que había condiciones técnicas, operativas, ambientales, legales y comerciales para llevar adelante un puerto, y recomendó el lugar. Lo que vamos a presentar ahora son las conclusiones de cada uno de esos aspectos.

También quiero remarcar -el señor Ministro Pintado fue muy claro al respecto- la oportunidad política que estamos enfrentando en este momento para llevar adelante el puerto. Se trata de un proyecto histórico, que tiene sesenta años y cuenta con antecedentes de fundadores de la patria. En general, estamos hablando de un proyecto con un consenso político muy grande y que está avalado por los técnicos. El señor Diputado convocante hizo referencia a la Ley de Puertos que lideró el ingeniero Álvarez Mazza, con quien hemos tenido muchas conversaciones en cuanto a su visión estratégica sobre un puerto de aguas profundas en Uruguay -es un proyecto emblemático-, y con quien, además, tuve la suerte de haber trabajado en algún momento. Por lo tanto, podemos decir que hay un consenso técnico y un consenso político con respecto a la necesidad del proyecto.

Asimismo, quiero remarcar -aunque no hay una opinión de consenso al respecto; esta es mi opinión y la del Poder Ejecutivo- que hay una oportunidad política importante para llevar adelante este proyecto, el cual se inserta en el marco del sistema de puertos de la región y en el sistema de puertos del Atlántico Sur. Lo que digan Brasil y Argentina es importante para este proyecto. No olvidemos que Brasil tiene posibilidades físicas para hacer puertos de estas características, que complementen la carga que sale de la hidrovía de ese país. Por lo tanto, es importante considerar cómo se compromete Brasil con este proyecto -más allá de Itamaraty- y cómo el Gobierno de la Presidenta de ese país se ha comprometido con el Presidente Mujica para apoyar este puerto. Tampoco debemos olvidar la presencia de Ministros de primer nivel de Brasil y de las mayores empresas constructoras de ese país en el "data room", cuyo alcance explicará más adelante el economista Luis Porto, además de cómo se cumple en esta etapa, porque me parece que esa es otra de las inquietudes que deberíamos despejar. Todo esto constituye una oportunidad política y, en ese sentido, también debemos considerar la posición de la República Argentina.

También me parece importante destacar que, en términos políticos -esta no es una cuestión metodológica y no tengo tanta experiencia en el tema, pero puedo dar mi opinión-, teniendo en cuenta que se trata de un proyecto de cincuenta años de vida útil económica, debemos visualizar el mediano y largo plazo. Por lo tanto, no se trata de las anécdotas que se dan ahora -de la disputa de una licitación por el canal Martín García o por un puerto que se va a hacer en la laguna Merín y que, probablemente, tenga una

línea férrea que comunique con el puerto de Río Grande, que está saturado, como el puerto de Santos-; no es eso lo que puede determinar decisiones económicas importantes respecto a la viabilidad de este proyecto.

Asimismo, quisiera comentar que la presentación que llevaremos a cabo estará dirigida a la demanda, que es un tema clave, y a la parte sustantiva de los estudios que analizaron la localización del puerto, que no tienen precedentes. En este sentido, también hay un aspecto metodológico. En lo personal, creo que no es metodológicamente correcto que las conclusiones de los estudios realizados por múltiples técnicos de distintas disciplinas se lean parcialmente. Cuando se dice que desde el punto de vista de la biodiversidad determinada localización es desfavorable, hay que ver que es imposible que sea favorable, ya que no existe una localización de una infraestructura física que favorezca la biodiversidad ni nada muy específico vinculado con la reproducción de determinadas especies. Por tanto, lo favorable o desfavorable son aspectos cualitativos que hemos definido para ponderar dimensiones distintas de un análisis multidimensional; para homogeneizar metodológicamente análisis cualitativos diferentes es necesario tener algún tipo de ponderador que permita llegar a una conclusión que, obviamente, también va a ser cualitativa. Estos ponderadores ilustran una decisión cualitativa que es muy difícil de cuantificar. Por eso se incluyen los términos "favorable" o "desfavorable" en cuanto al tema de la sedimentación, de la dinámica costera o al informe de Ismael Piedra-Cueva -al cual haremos referencia posteriormente-, que ha sido determinante para la localización que hemos elegido.

En este sentido también quisiera hacer algunas reflexiones. Yo soy economista, no soy experto en medio ambiente ni ingeniero, y no tenía ningún preconcepto al respecto, pero como responsable político de esta Comisión puedo decir que el informe de Piedra-Cueva es determinante a los efectos de darnos seguridades y certezas en cuanto a que la propuesta que estamos realizando es correcta. Por lo tanto, como dije, me parece que leer los informes parcialmente puede generar un problema metodológico.

Por otra parte, quiero hacer referencia a cómo el proyecto Aratirí se vincula con este puerto. Lo que dicen los estudios de demanda -a los que hizo referencia el Diputado convocante- es que en un horizonte de cincuenta años de vida útil económica de este proyecto el hierro que se extraiga en Uruguay -ya se sabe que en nuestro país contamos con ese metal- se transportará por este puerto, pero si se hace desde Aratirí, mejor. En realidad, estamos convencidos de que la explotación del hierro es rentable y de que la evolución de su precio puede rentabilizar determinada explotación. Nosotros consideramos que eso es bueno para el país; además, en el Parlamento tenemos un proyecto de ley vinculado con la explotación de la minería de gran porte, que dará respuestas a esa explotación. No me refiero solamente a garantías ambientales y de procedimiento de acuerdo con las mejores prácticas internacionales -como la sueca, que se tomó en cuenta y a la cual se hizo referencia en Sala-, sino a garantías desde el punto de vista económico, que permitirán al Uruguay saber que las nuevas generaciones van a hacer uso del recurso que el país capturará de manera diferente a los recursos tradicionales. Debemos entender que el hierro es un recurso de los uruguayos y que un inversor que venga al país a aportar su conocimiento y a arriesgar capital en el proyecto debe obtener una rentabilidad razonable y que la sobrerrenta debe servir al proyecto de desarrollo del país.

Entonces, como dije, tenemos una certeza grande -o una incertidumbre controlada- de que podremos obtener hierro en el país y de que, necesariamente, se transportará por este puerto y será parte de su flujo de demanda y de su rentabilidad económica.

El proyecto Aratirí es una oportunidad, pero dependerá de las decisiones de los privados con quienes estamos trabajando desde hace tiempo en forma bastante cercana. Por supuesto, el hecho de que se lleve adelante no depende de nosotros, pero lo que debemos hacer es tomar las decisiones correctas en las cosas que sí dependen de nosotros, como tener un puerto adecuado para el transporte de hierro desde Uruguay.

Si fuera posible, señor Presidente, me gustaría que ahora el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Genta, hiciera uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Genta.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Gracias, señor Presidente.

Como bien decían el economista Bonuomo y el señor Ministro, me voy a referir, en primera instancia, a uno de los aspectos clave de la decisión de proponer la instalación de un puerto de aguas profundas en Uruguay, relacionada con algo a lo que también hizo referencia el señor Diputado convocante. Precisamente, el señor Diputado Lacalle Pou mencionó la importancia de asegurar que un puerto o cualquier otra instalación vinculada con el transporte tenga demanda, es decir que esta sea utilizada. Por lo tanto, poder determinar con cierta fiabilidad cuánta carga o cuánta demanda va a recibir ese puerto es uno de los aspectos claves.

Se trata de un proyecto nuevo, de una infraestructura que se agrega a la plataforma de infraestructura del Uruguay, y que además va a utilizar diferentes cargas originadas en emprendimientos que hoy ya existen. Seguramente, la disposición de esta infraestructura, que viabilizará la instalación de nuevos emprendimientos, alentará nueva producciones que están en la etapa de toma de decisiones y que, si se concretan, le van a agregar demanda a este puerto. Esa demanda se conoce como carga o demanda generada, y va a aparecer en algún momento de la vida del proyecto. Pero, a efectos de tener una base sólida y de asegurar qué es lo más concreto de lo que hoy dispone el puerto para justificar su existencia, no tomamos en cuenta esa demanda. Simplemente se consideró desde el punto de vista cualitativo y se sabe que, en algún momento, la instalación de otra planta de celulosa, el movimiento de combustibles y el establecimiento de una terminal específica en ese puerto para el movimiento de combustibles y de petróleo para operaciones de "blending" y "bunkering" seguramente serán una realidad. También la actividad de regasificación en el horizonte -en el que se prevé una infraestructura de este tipo- estará presente en ese puerto. Asimismo, habrá otras actividades que hoy no han sido consideradas porque hay que determinar cuál es la demanda que este puerto va a mover, por lo menos en sus primeros diez años de funcionamiento.

Por lo tanto, el estudio se concentra en lo que hoy existe o está a punto de existir: la explotación de mineral de hierro a nivel nacional y regional, además de los graneles sólidos, de cereales y de oleaginosas de Uruguay, de Brasil, de Argentina y también de Paraguay, cuyo caso se analizó, aunque hoy buena parte de la soja paraguaya sale por vía terrestre y por puertos de Brasil, y el estudio indica que muy probablemente siga siendo así y no se utilice el puerto de aguas profundas.

¿Qué es lo que está pasando hoy? Hay cien millones de toneladas de granos que salen de la región: una buena parte utiliza la hidrovía Paraguay-Paraná y otra, terminales fluviales o marítimas argentinas o la terminal fluviomarítima de Nueva Palmira hacia el sudeste asiático y principalmente hacia China. Considerando esa carga que hoy existe y el hecho de que el 50% o el 60% de los millones de toneladas que la región exporta en granos bajan por la hidrovía hasta estas terminales, la instalación de un puerto de aguas profundas en cualquier parte de la costa atlántica -y en particular en nuestro país- daría la posibilidad de atender barcos de mayor calado, apropiados para el transporte de sólidos, con volúmenes que duplican la capacidad de carga de los Panamax o de los Handymax que salen hoy de Nueva Palmira y de los puertos fluviales argentinos con no más de 40.000 o 50.000 toneladas, lo que permitiría que en algunos casos el costo por tonelada transportada se redujera más del 50%, según del origen y los destinos. En la cadena de costos logísticos ese ahorro hace que hoy pueda pensarse que uno de los barcos que sale desde Nueva Palmira o de las terminales fluviomarítimas argentinas hacia los destinos asiáticos que recién mencioné -China, sudeste asiático y Malasia- pueda alimentar, por vía fluvial, al puerto de aguas profundas, incluyendo las operaciones de transbordo, de acopio y de carga de ese barco tipo capesize, que haría el tramo marítimo desde el Uruguay hasta su destino final. Aun teniendo un ahorro de costos del 50% se pagarían las operaciones de transbordo, y además habría un remanente para mejorar el costo del transporte y hacer más competitiva esta carga, que es producto del comercio exterior de la región.

Son negocios que están en manos de privados. El transporte lo elige el privado y, por lo tanto, es importante tomar en cuenta estas consideraciones, porque esos privados van a adoptar la decisión de incluir en su logística de transporte el puerto de aguas profundas en función de una atractiva disminución de costos. A su vez, el traslado de este beneficio a sus costos de producción dotará de mayor competitividad a la producción regional y nacional, y potencialmente via-

bilizaría nuevos emprendimientos que están en estudio y que pueden verse beneficiados por el uso del puerto de aguas profundas.

Como recién explicaba el economista Buonomo, la otra gran carga que existe hoy en distintas etapas de desarrollo refiere al mineral de hierro de Uruguay, a su disposición y a la viabilidad de su explotación. En definitiva, la explotación de hierro en Uruguay se hará a través de este proyecto que hoy está a consideración, o de otro. Se exportarán grandes volúmenes y la utilización de un barco minero de gran calado solo será posible en la ubicación del puerto de aguas profundas, tal como ya fue definido, luego de descartar la opción de que se construyeran distintas terminales especializadas en diferentes localizaciones. De esto surge la definición de desarrollar un puerto de carácter multipropósito que pueda albergar la operativa para distintos tipos de cargas.

El mineral de hierro de Uruguay sería la única carga que en esa primera etapa de desarrollo portuario y de uso del puerto de aguas profundas -estamos hablando de los primeros diez años- llegaría al puerto por vía terrestre, porque está en Uruguay y porque el acceso al puerto se daría por esa vía. La salida del resto de las cargas de los granos de la región y del mineral de hierro pasa por completar un buque de más calado que los que hoy salen de la hidrovía y de los puertos fluviomarítimos argentinos, que son de doce o trece metros. Luego, se completaría el traslado por vía marítima desde esos puertos hasta el puerto de aguas profundas.

Estas cargas, que generarían ahorros en la cadena de costos logísticos por la utilización del puerto y también podrían capturar una parte para pagar los costos de infraestructura y de operación del nuevo puerto, utilizarían esa infraestructura en los volúmenes que hoy señalaba cuando mostré el cuadro del estudio de demanda y que en los primeros años de funcionamiento alcanzaría unos 55.000.000 de toneladas. Reitero que el procedimiento para llevar adelante la construcción del puerto toma en cuenta el riesgo de que, en definitiva, todo dependerá de decisiones que tomarán los privados y, por lo tanto, la demanda concreta de ese puerto se va a definir cuando el interés de los privados -que hoy manejan la cadena de transporte- pueda racionalmente beneficiarse de esta disminución de costos que el puerto les propone.

En esta primera etapa, el estudio de demanda nos permitió visualizar la existencia de una demanda bastante sólida en cuanto a las posibilidades de generar disminución de costos y viabilidad para que alguien tome la decisión de utilizar un puerto de aguas profundas. Luego, permitió visualizar que hay otras cargas, como los graneles líquidos, combustibles y otras actividades, que podrían instalarse en ese puerto.

Los contenedores aparecen en un horizonte más lejano, superando los quince años en adelante, en función de lo que señaló el señor Ministro: hoy, las ventajas que agrega un puerto de aguas profundas en el transporte de contenedores son marginales, no son muy importantes -y así lo señalaba el señor Diputado Lacalle Pou- porque se ensanchan los transportes, lo que permite cargar más cantidad de cajas con la misma profundidad o con apenas incrementos marginales de profundidad. Pero en algún momento, en función del crecimiento del comercio, en el puerto de aguas profundas también se va a desarrollar este tipo de transporte. Además, esto se vincula a la distribución que luego hace Uruguay de esos contenedores, que es por vía terrestre. Dado que el acceso al puerto de aguas profundas se hará por vía marítima en el horizonte de tiempo que estamos manejando, en los primeros diez años, lo que se necesitará mejorar a futuro será la accesibilidad terrestre para su desarrollo y construcción. Una de las razones por las cuales se eligió esa ubicación es porque en el costado Este de la zona delimitada existe un camino -un camino vecinal, de jurisdicción departamental- que tiene el ancho necesario como para mejorarlo y construir una vía terrestre de acceso, sin interferir ni con la Ruta Nº 15, ni con la Ruta Nº 10, que conecta con la Ruta Nº 9, ni con ninguna de las rutas con otro uso priorizado en esa zona del departamento de Rocha.

El estudio de demanda permitió visualizar ese carácter de puerto multipropósito, es decir, que pueda desarrollarse una infraestructura que permita su uso por parte distintos tipos de carga. Así está pensado y así está desarrollado su plan maestro preliminar, que más adelante va a ser presentado en esta comparecencia.

Dicho estudio también permitió ver que el desarrollo del puerto de aguas profundas se puede dar en etapas. Es posible realizar perfectamente obras de abrigo básicas, que permitan la actividad portuaria, y

luego, las terminales, los muelles, el área de acopio y de manejo se pueden ir desarrollando en etapas, a medida que esa carga vaya apareciendo. No necesitamos desarrollar un megapuerto o hacer un desarrollo de infraestructura muy importante desde el principio, sino que podemos acompañar la aparición de la demanda y el uso de las cargas de ese puerto.

Por otra parte, están los ahorros que se producen en la cadena logística de estas cargas. Un 50% de ese ahorro puede ser capturado por el desarrollador portuario, quien operará la infraestructura y, a través del cobro de tarifas portuarias, podrá rentabilizar la inversión que realiza. Eso es muy importante porque los privados son los que tienen el control del transporte de cargas y, por lo tanto, es fundamental que puedan tomar el riesgo de la demanda. No podemos desarrollar una inversión -sea el Estado o a través de un contrato de participación público privada, y que la infraestructura no sea utilizada en tal medida que no genere los beneficios que se espera de su uso.

Entonces, que el estudio de demanda nos permita ver que el proyecto tiene viabilidad financiera para el sector y esto compatibiliza con la viabilidad económica, es decir, con los beneficios que al país le genera la infraestructura, nos parece que es un dato importante.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra la señora Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, arquitecta Raquel Lejtreger.

SEÑORA SUBSECRETARIA DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE.- Quisiera reiterar el concepto que señalaron los compañeros que me precedieron en el uso de la palabra. Para nosotros esta es una buena oportunidad para conversar y detallar este proceso de trabajo que hemos presentado en distintos ámbitos, en las Comisiones respectivas, pero que hasta ahora no habíamos tenido la oportunidad de compartir con todos ustedes.

Me voy a referir a aquellas actividades y opciones metodológicas que fuimos trabajando con el fin de seleccionar y sugerir la mejor localización para el puerto.

Partimos de una premisa: la decisión política de que efectivamente iba a haber un puerto. Ese puerto tendría que estar ubicado en la costa oceánica de nuestro país, por lo que correspondía elegir el mejor lugar para su instalación.

En primera instancia, se tomaron algunas decisiones que corresponden a lo que planteaba el ingeniero Pablo Genta. Las condiciones estaban para que fuera un puerto multipropósito y único en toda la costa oceánica, con el fin de minimizar los efectos ambientales que pudieran tener lugar. Asimismo, a la hora de localizarlo se tomaron en cuenta aspectos de conectividad en tierra, apuntando a la no multiplicación de la serie de conectividades que se enmarcarían en ese entorno.

En ese sentido, trabajamos con la siguiente metodología. En primera instancia y como punto de partida se tomaron cuatro fases: una, premisas e hipótesis de partida; luego, lo que llamamos un análisis macro-territorial-sectorial; posteriormente, el macro-territorial integrado y luego una síntesis.

Como todos los procesos que refieren a las acciones en el territorio y que obedecen a la reducción de incertidumbres, lo que se hace en cada fase es tomar las decisiones adecuadas a esa instancia. Por lo tanto, todo lo que vamos a referir ahora corresponde exclusivamente a la decisión de una localización para un puerto de aguas profundas.

Posteriormente, vamos a trasmitirles en qué etapa nos encontramos al día de hoy y cómo seguiremos hasta que esté efectivamente el proyecto ejecutivo de un puerto.

En esta primera etapa, teniendo en cuenta que se trataría de un puerto multipropósito, que sería el único en toda la costa oceánica y atendiendo a los temas ambientales y no a las demandas de cada uno de los proponentes, lo primero que se hizo fue identificar todas aquellas dimensiones que se relacionan con los posibles efectos más o menos positivos que puede tener la implantación de un puerto.

La imagen que estamos proyectando muestra algunas de esas dimensiones tenidas en cuenta como, por ejemplo, ambientales, de ordenamiento del territorio, de turismo, actividades económicas que pudieran desarrollarse en el departamento, así como logísticas, de navegación y socioeconómicas.

En esta primera instancia -podemos observar en la imagen el plano correspondiente a toda la costa oceánica de nuestro país- se realizó un estudio para

determinar cuáles serían las áreas descartadas y cuáles las ponderadas para hacer un análisis más detallado, teniendo en cuenta que poseían una o varias condicionantes por las que era factible localizar allí el puerto. Se tuvieron en cuenta algunos puntos clave para descartar áreas específicas. En primer lugar, se desecharon aquellos lugares en lo que estaban ubicados ecosistemas de alto valor, integrados actualmente al Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Pensando de aquí a cincuenta años o más, también se descartaron los sitios en los que hubiese ecosistemas de alto valor que todavía no estuviesen integrados a instrumentos nacionales o departamentales, pero que tuviesen la potencialidad de serlo. Por ese motivo se tuvieron en cuenta las áreas marinas protegidas, a partir de importantes estudios realizados por la DINARA del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Si bien todavía no son instrumentos a nivel nacional, ya se han estudiado sus condiciones y serán preservadas. Esto determinó restringir el área inicial y desechar, además de los puntos específicos de las áreas protegidas, el tramo de costa ubicado entre el área protegida del Cerro Verde, la Coronilla y Chuy, porque allí se alojan especies de altísimo valor como recurso natural. Además, hay afloramientos rocosos que, por un lado, van en detrimento de las profundidades alcanzables y, por otro, es el lugar donde se alojan muchas especies, entre ellas las almejas, que tienen importante rol para la actividad pesquera en esta zona.

También se descartó el área oceánica de Maldonado, teniendo en cuenta la continuidad del desarrollo urbanístico y la imposibilidad de disponer de un área adecuada que se acercara con facilidad a las cotas mayores.

Como decía, se tuvieron en cuenta esas áreas remanentes que no estaban alcanzadas por instrumentos actuales de protección ambiental o que fueran potencialmente pasibles de serlo. Se utilizó una metodología de trabajo que, si bien no es exigida por la ley, entendimos que era la adecuada a efectos de dar las mayores garantías. Teniendo en cuenta diversas razones como, por ejemplo, las profundidades de las cotas y las posibilidades de conectividad relacionadas con los instrumentos de ordenamiento del territorio, se identificaron distintos puntos. Asimismo, se consideraron adicionalmente aquellos puntos en los cuales había demanda de proyectos con el fin de tener una respuesta adecuada a esas situaciones. Así es que surgen los puntos que han sido mencionados en el informe. En principio fueron La Paloma, Puerta del Sol, La Angostura y La Esmeralda, a los que posteriormente el equipo de trabajó incorporó El Palenque. En la imagen que estamos observando -una foto aérea en la que se superponen datos- vemos dónde se acerca mayormente la cota veinte.

(Campana de orden)

——Todos los planos que estoy mostrando en este momento corresponden tanto a la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial de la Intendencia de Rocha, como a los generados en el Sistema Nacional de Información Ambiental y a los Sistemas de Información Geográfica de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial, con las cuales hemos compartido un espacio de trabajo e información, requerido para tomar decisiones que involucran aspectos a nivel nacional pero que, a su vez, tienen reflejo específico en el territorio.

Una vez identificados esos puntos se hicieron informes sectoriales. Quiero reiterar que el informe referido a la localización es uno solo, en el que se van dando distintas etapas. Se hicieron informes sectoriales por parte de diversas áreas de varios Ministerios o de algunos técnicos reconocidos en las áreas en que han trabajado, que son referentes a nivel nacional. Esto se hizo con el fin de tener una mirada sectorial que luego sería discutida en forma integral, ya que se trata de la gestión integrada del territorio.

(Campana de orden)

——Para esos trabajos se pidió a los técnicos que calificaran cada uno de esos sitios como favorable o desfavorable, siendo imposible tomar posición neutra. Para cualquier técnico que trabaje en temas de paisaje o biodiversidad -lo decía el economista Buonomo- está claro que toda acción sobre el territorio implica transformaciones que en algunos casos no pueden ser calificadas como positivas o neutras.

Este trabajo no tiene precedentes en el país. Efectivamente sabemos que es así. Se identificaron cada una de las variables que inciden en un proyecto de estas características. No solo se hizo todo tipo de evaluación de estas dimensiones sino que se pidió a los técnicos que realizaran recomendaciones específicas para el caso de que se localizara en ese sitio. Entonces, una vez que se tomara la decisión acerca del mejor lugar para el puerto, ya se dispondría de todo el paquete de medidas y de recomendaciones que es-

tarían reflejadas en el anteproyecto o proyecto específico del puerto.

Una vez que se presentó cada uno de esos informes, se llevaron a cabo reuniones en las que se integraron estas variables, se discutieron las ponderaciones que mencionamos anteriormente, y se optó por sugerir una franja del territorio que iría desde El Palenque hasta Puerta del Sol, ya que allí se encontraban las mejores condiciones desde el punto de vista de los equilibrios entre las variables y la integralidad de las soluciones. Esa faja de territorio ocupa entre ocho y diez kilómetros. En ella se debería ubicar el desarrollo del puerto que, a esa altura, tiene un grado de definición por el que es posible indicar que el desarrollo lineal sobre la costa es de aproximadamente dos kilómetros y medio.

En este punto fue fundamental la intervención de la Intendencia de Rocha, que desde hacía dos años estaba desarrollando algunos instrumentos de ordenamiento territorial, en particular, las directrices departamentales de ordenamiento y, a su vez, el plan local ubicado entre La Paloma y Cabo Polonio.

Este croquis que se muestra en esta instancia fue parte de la información previa de cómo estaba el proyecto del plan local, cómo se insertaba el proyecto del puerto y, por lo tanto, cuáles fueron aquellos determinantes de ese proyecto. Hoy, el plan local y las directrices departamentales están puestos de manifiesto, por lo cual hay un grado de avance mayor, que es el que se muestra en este plano que, de alguna manera, es la evolución del croquis anterior. En él se indican claramente algunas opciones para este tramo, que Rocha fue construyendo y que hemos compartido también en diversas instancias técnicas, y también en otras en las que, inclusive, participaron los dos Diputados de este Cuerpo que pertenecen a ese departamento y, por lo tanto, quienes pueden dar cuenta de cómo ha circulado la información y cómo ella se ha construido.

¿Cuáles son aquellos puntos estratégicos que el plan del sector La Paloma-Cabo Polonio tiene previstos y cómo el puerto se inserta en ellos? Por un lado, hay una clara opción de generar una urbanización discontinua marcada por distintos hitos de paisaje, valorizaciones y jerarquizaciones de cada uno de los momentos de este tramo, que es circulado por la Ruta Nº 10, ruta que fortalecería su carácter de paseo y que estaría destinada específicamente al turismo.

Por otra parte, a partir de esa decisión, otros factores que se tuvieron en cuenta fueron la posibilidad de diferenciar el tráfico vinculado al turismo del tráfico de cargas, que estaría potenciado en la Ruta Nº 9 y, a su vez, también diferenciar los conectores entre la Ruta Nº 9 y la Ruta Nº 10, entre los que son para uso turístico y los que serían para las cargas que irían directamente al puerto, teniendo como precedente el vínculo que va desde la Ruta Nº 9 hasta la Ruta Nº 10, prácticamente hasta la zona de El Palenque. Esto posibilitaría, además, algo que no es menor y que también fue tenido en cuenta, que es contar en las cercanías con núcleos urbanos que puedan dar soporte a los cambios demográficos necesarios, tanto para residencia como para servicios educacionales y de salud, con los que hoy ya cuenta, pero que habría que potenciar en el marco de este desarrollo, en la ciudad de Rocha, en Castillos y, en menor medida, en 19 de Abril.

Asimismo, en el marco de este trabajo, la Intendencia tiene una propuesta específica de zonificación en la cual también están incluidas diversas cosas. Por un lado, están aquellas cuestiones que son de apoyo a la actividad portuaria, como un polo logístico o industrial que, en la presentación, está marcado con una línea gruesa marrón, al norte de la Ruta Nº 9, muy cercana a Rocha, que se continuaría en el conector que va hacia el puerto. Entonces, habría un único cruce de la Ruta Nº 10, y hoy se dispone del área necesaria para que tenga las características deseables, es decir, que pueda ser por vía aérea o subterránea, lo que requerirá de un proyecto de detalle posterior.

Pensando en la faja costera, la Intendencia había identificado una zona, la de La Paloma y la de La Pedrera, en la que hay un desarrollo turístico más intenso, un área de altos valores ecosistémicos que hoy está con un plan de manejo específico, que es el área de Cabo Polonio, y en el medio, un área muy poco poblada en la que, más allá de que existen fraccionamientos, no hay un desarrollo específico de balnearios. Allí hay cuatro balnearios que tienen incipientes desarrollos que la Intendencia potenciaría, para los cuales desarrollaría un plan de actuación específico con el fin de controlar tanto los retiros como las ocupaciones de suelo y todo aquello que atañe a las ordenanzas específicas. Esos balnearios son: San Antonio, San Bernardo, Atlántica y Oceanía del Polonio. En el resto de las áreas se dispusieron diferentes usos y

actividades y el desestímulo del desarrollo continuo, tal como decíamos anteriormente.

Así es que queda determinado lo que hoy es el perímetro propuesto para el puerto. A su vez, en ese trabajo y en ese proceso de intercambio con la Intendencia lo que se hizo fue, además de considerar las áreas específicas necesarias para las actividades portuarias, incluir las que se llaman áreas de amortiguación, espacios a los laterales de ese perímetro, que serán parquizados y que constituyen elementos de integración al paisaje jalonado por estos hitos. Por supuesto que esto, además, constituye un aporte al control y mitigación de los posibles efectos adversos que tiene un puerto. En este punto, me gustaría decir que todos ellos son efectos controlables, mitigables y compensables y que parte de lo que estamos haciendo es, precisamente, generar las recomendaciones para que cuando se desarrolle el anteproyecto y el proyecto de puerto tengamos todos los condicionamientos necesarios para su mayor control.

Por lo tanto, este es el perímetro que finalmente está a consideración. Se trata de tres fraccionamientos que datan de hace más de cincuenta años pero que, como les decía, no tuvieron desarrollo. Inclusive, es importante decir que el dibujo del fraccionamiento no obedece a la propia geografía porque sería imposible realizarlo de esa manera. Esa debe haber sido una de las razones por las cuales eso no se ejecutó, además de la desvínculación de los propietarios de esos padrones del departamento. El resto de los padrones son rurales y de mayor tamaño. Reitero: ese es el perímetro específico que quedó determinado para este puerto.

Me gustaría plantear lo siguiente.

En este proceso se tuvieron en cuenta algunos temas relativos a lo que es nuestra responsabilidad en la gestión del territorio y del ambiente, en una gestión que pretendemos integral y planificada, con un manejo sostenible del territorio y del ambiente.

Asimismo, quiero destacar la creación de lo que entendemos es una visión compartida que debemos trabajar durante el tiempo que nos queda. Este es el primer paso. Me refiero a la definición de una localización que nos permita desarrollar un proyecto, siempre teniendo en cuenta temas que entendemos clave, como son el de la equidad intergeneracional y, por lo tanto, qué ambiente les dejamos a las próximas generaciones, y el de la justicia territorial, en un territorio equilibrado como pretendemos para nuestro país, con un acceso a la costa con todos los valores que tiene para todos los sectores en las distintas actividades que ello implica.

Además, quisiéramos decir que todos los técnicos que fueron convocados a participar y, en lo personal, hemos trabajado con la mayor de las libertades, tanto desde el punto de vista profesional como intelectual. Tampoco se pidió suscribir la decisión final. Sin embargo, todos los técnicos estuvimos de acuerdo en hacerlo, generando en conjunto esa recomendación, y en seguir trabajando posteriormente. Por lo tanto, tenemos claro -en forma muy contundente- que cumplimos estrictamente con toda la normativa ambiental y territorial para la selección de esta localización.

A modo aclaratorio, con relación a la localización, cabe señalar que para esta etapa -que es la previa, no la del proyecto o del estudio de impacto ambiental, sino exclusivamente la decisión de una localización que nos permita seguir trabajando-, la Ley de Medio Ambiente y su decreto reglamentario no exigen viabilidad ambiental de localización para los proyectos de puertos, precisamente por lo que les indicaba anteriormente: por un lado, porque obedecen a condiciones geográficas precisas y, por otro, porque todos sus efectos son mitigables, controlables o compensables. Sin embargo, nosotros transitamos por ese proceso que es el de la viabilidad ambiental de la localización que exige, fundamentalmente, tres puntos: realizar estudios comparativos con distintos puntos de la costa, si los hubiere; dar una participación activa a la Intendencia del departamento que corresponda en forma temprana en la toma de decisiones, y difundir los resultados alcanzados. Hemos cumplido todas esas etapas y, ni siquiera, son exigidas. Las hemos cumplido porque entendemos que es un proyecto de carácter nacional que requiere de las mayores garantías para todos.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: solicito que se ceda la palabra al señor Subsecretario de Economía y Finanzas, economista Porto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Señor Presidente: me hago eco de las pa-

labras de mis colegas en cuanto al agradecimiento al Cuerpo de presentar lo trabajado hasta el momento en este proyecto.

La participación del Ministerio de Economía y Finanzas en esta Comisión tiene mucho que ver con el análisis de los riesgos, contingencias y sacrificios fiscales que se relacionan con el proyecto, sobre todo teniendo en cuenta que es algo nuevo, que se parte de cero. No se trata de la rehabilitación de una obra existente sino que es algo inexistente y, como señalaba el economista Buonomo, con un horizonte temporal de viabilidad económica de cincuenta años. Por eso mismo, hay una cantidad de incertidumbres respecto de lo que pueda ocurrir en esos cincuenta años, primero en la construcción de la obra y, luego, en la operación -los riesgos de demanda que el Diputado señalaba-, los riesgos de cambio estructural -que también señalaba el Diputado- en cuanto a la eventual industrialización de lo que hoy son graneles. Todas esas cosas pueden pasar en los próximos cincuenta años. Por lo tanto, lo que se hizo en la Comisión fue analizar cuál era la mejor herramienta desde el punto de vista institucional para llevar adelante el proyecto, tomando en cuenta estos costos e incertidumbres, pero también pensando -como decía la señora Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente- en la importancia del principio de equidad intergeneracional. Corresponde analizar el principio de equidad intergeneracional desde el punto de vista institucional de que la obra fuera desarrollada por el Estado. Eso significa que esta generación estaría asumiendo el sacrificio -vía sacrificio fiscal- de realizar la obra ahora para que sus beneficios en los próximos cincuenta años recaigan sobre las generaciones futuras. Eso, a todas luces, sería inequitativo con la generación actual. Es decir que la lógica del diseño institucional implica la posibilidad de que los costos, los riesgos y los beneficios vinculados al desarrollo de la obra sean equitativamente repartidos entre las generaciones que la usufructúen. Entonces, desde ese punto de vista, la posibilidad ya no era realizar este proyecto por obra pública sino a través de la participación de un privado. Allí se abría la posibilidad de contar con una concesión, en virtud de la Ley de Participación Público-Privada, o con la figura del fideicomiso.

Analizando las características de cada una de estas herramientas jurídicas -la Comisión tiene un informe de las ventajas y desventajas de cada una de estas figuras-, apareció la Ley de Participación Público-Privada como la herramienta que ofrece mayores ventajas relativas y, por lo tanto, menos desventajas respecto de las otras, por los siguiente motivos.

En primer lugar, por elementos de garantía y transparencia para la población en general respecto a la obligatoriedad de los estudios previos, cosa que el resto de las herramientas no exige.

En segundo término, porque dentro de la Ley de Participación Público-Privada hay diferentes alternativas para el desarrollo como, por ejemplo, la que está señalada en el artículo 12 y que refiere al desarrollo de una PPP institucional de forma de separar el desarrollo de la obra de eventuales contratos parciales, con terminales parciales.

Y finalmente porque también la Ley de Participación Público-Privada introduce la figura del diálogo competitivo como un elemento particularmente importante para este tipo de proyectos. El procedimiento de contratación del diálogo competitivo permite internalizar el conocimiento o la información que tienen los privados en este tipo de obras. Hay que tener en cuenta que el Estado uruguayo no tiene experiencia ni tiene por qué tener conocimiento específico para el desarrollo de un puerto de aguas profundas. Sin embargo, quienes lo vayan a desarrollar, pueden estar haciendo esa obra en otra parte del mundo, contando así con ese conocimiento y esa experiencia.

Entonces, luego de analizar todas las alternativas, lo que hicimos fue optar por la Ley de Participación Público-Privada -en particular por el artículo 12 de PPP institucional- y por el procedimiento de diálogo competitivo que, dicho sea de paso, ya fue adecuadamente reglamentado en el Decreto Nº 280/012, de este año, a fin de dar más garantías sobre el procedimiento que se seguirá.

En este marco, el procedimiento de diálogo competitivo implica tener determinadas certezas a la hora de hacer el llamado al que desarrolle el puerto de aguas profundas para los próximos cincuenta años. Es por esto que la Comisión Interministerial consideró oportuno contar con una instancia previa de intercambio de información, de sala de datos -de "data room", como señalaba el Diputado-, para tener información de todos los involucrados en el proceso y no necesariamente de los desarrolladores. El llamado a los desarrolladores será en el diálogo competitivo, no

ahora. Lo que necesitábamos ahora no era que se presentaran los desarrolladores sino los agentes involucrados como, por ejemplo, el sistema financiero, las constructuras, algunos operadores de terminales. Esas son las informaciones que necesitamos para trabajar en el llamado a desarrolladores y para recoger de ellos los elementos que seguramente estarán sobre la mesa en el momento del diálogo competitivo y que, por lo tanto, tienen que estar en el pliego.

Del "data room" -que contó con la opinión de cuarenta y cuatro empresas provenientes de trece países del mundo, y en el cual participaron, como dice en el "slide", fondos de inversión, constructoras, operadores, dragadoras, consultoras, etcétera- surgieron elementos realmente interesantes, algunos de los cuales van en la línea de lo marcado por el Diputado Lacalle Pou como, por ejemplo, las incertidumbres vinculadas a los temas de demanda propias de un proyecto de cincuenta años. Es lógico que quienes eventualmente estén interesados en participar en el proceso y luego vayan a ir asociados a un desarrollador, planteen en esta instancia más dudas sobre los elementos de riesgo y quieran que se los quede el Estado. Es absolutamente lógico que, con su opinión, quieran señalar al Estado que hay que tener cuidado con la demanda. ¿Por qué? Porque lo que está detrás de eso es que en el llamado se busque la forma de que ese riesgo sea asumido por el Estado y no se traspase al privado, pero eso va contra la lógica de la elección de la herramienta. Eso va contra la lógica de la elección de la herramienta, pero es absolutamente lógico -los incentivos son de esa manera- que quienes participan en la sala de datos trasladen al Estado su preocupación respecto, por ejemplo, a si esa demanda va a estar, a que un contrato se cayó y, por lo tanto, ver si es posible que ese riesgo lo tome el Estado, o -como se ha planteado- si el Estado va a participar -como lo plantearon quienes lo van a financiar- con algún tipo de garantía relacionada con el riesgo construcción.

En esa discusión -como ilustración de cuál era la preocupación de quienes intervinieron- aparecieron elementos tales como la necesidad de algún proyecto ancla que reduzca los riesgos de demanda para el que participe en el desarrollo del puerto.

La sala de datos nos confirma lo que, de alguna manera, habíamos analizado a la hora de elegir el artículo 12 de la Ley de Participación Público Privada. Durante el proceso de diálogo competitivo puede aparecer algún operador que esté interesado, no en el desarrollo de todo el puerto, sino en el de una terminal especializada, y todos estos operadores con el temor al riesgo de demanda nos señalaban la importancia de que al final del procedimiento competitivo, es decir, cuando se realice el llamado final a ofertas, hubiera algún grado de certeza respecto a la posibilidad de un proyecto ancla dentro del puerto.

El cronograma que se está siguiendo es el que está marcado en la pantalla. Como es lógico, el Decreto N° 280/012 establece que, al principio del diálogo competitivo, el Ministerio de Economía y Finanzas, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas deben ponerse de acuerdo en que en el llamado a la participación del diálogo competitivo los estudios que se presenten puedan ser de prefactibilidad, pero en el llamado a ofertas, al final del proceso, tienen que estar los estudios de factibilidad. Entonces, es necesario una serie de estudios técnicos -que serán detallados un poco más adelante- para contribuir al estudio de factibilidad y, además, al plan maestro.

El segundo aspecto del texto reglamentando el proceso del diálogo competitivo es el Decreto N° 280/012. En ese marco, una vez que el Parlamento -si así lo entiende- habilite la construcción del puerto de aguas profundas en la zona recomendada por la Comisión, procederíamos a trabajar en un contrato entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Corporación Nacional para el Desarrollo. Se trataría de un contrato de participación público institucional en el que, además, se establecerían las condicionantes bajo las cuales la CND tiene que participar o trabajar en el diálogo competitivo y, luego, hacer el llamado a ofertas, con las que deberá trabajar en el eventual desarrollo de una terminal especializada como proyecto ancla.

El siguiente punto es el convenio entre los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, estableciendo que el estudio de prefactibilidad y el estudio de valor por dinero que se están realizando son adecuados para comenzar el proceso de diálogo competitivo, pero al finalizar dicho proceso debe estar el estudio de factibilidad. Se presentaría el contrato al Tribunal de Cuentas de la República y, eventualmente, en el procedimiento de diálogo competitivo, pue-

den aparecer las posibilidades de desarrollo de un contrato ancla de un usuario para el desarrollo de una terminal especializada.

Las bases del llamado diálogo competitivo las vamos a terminar entre finales de este año y principios del año que viene. Pensamos que para marzo, luego de aprobada la ley, estaríamos en condiciones de hacer el llamado a diálogo competitivo. Eso nos puede llevar unos seis meses y, luego, tendríamos un período de entre seis y diez meses para la evaluación de las ofertas y la firma del contrato final.

10.- Licencias.

Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

De la señora Representante Daisy Tourné por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Nicolás Núñez.

En virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política, literal D) del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

De la señora Representante Berta Sanseverino, por el día 10 de diciembre de 2012, para participar del acto por el "Día Internacional de los Derechos Humanos", a realizarse en la sede de las Naciones Unidas en Montevideo, convocándose al suplente siguiente, señor Jorge Zás Fernández".

Por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

Del señor Representante Gustavo Borsari, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Hernán Luis Bonilla.

Visto la licencia oportunamente concedida por motivos personales al señor Representante Álvaro Vega Llanes, por el día 10 de diciembre de 2012, y ante la denegatoria del suplente convocado, señor Carlos Rodríguez, se convoca a la suplente siguiente, señora Jodami Martínez.

Del señor Representante Pablo Abdala, por el día 10 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Jorge Guekdjian".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en cincuenta y dos: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 4 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted con el fin de solicitar licencia por el día 10 de diciembre del presente año, por motivos personales.

Solicito entonces se convoque a mi respectivo suplente.

Sin otro particular, lo saluda,

DAISY TOURNÉ
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, de la señora Representante por el departamento de Montevideo, Daisy Tourné.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1° por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, a la señora Representante por el departamento de Monte-

video, Daisy Tourné, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado día, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 90, del Lema Partido Frente Amplio, señor Nicolás Núñez.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente, solicito al Cuerpo se me otorgue licencia por el día 10 de diciembre y se convoque a mi suplente correspondiente, de conformidad con la Ley Nº 17.827, artículo 1º, literal D), que establece la causal "obligaciones notorias, cuyo cumplimiento sea de interés público, inherentes a su investidura académica o representación política dentro o fuera del país".

En ese día participaré del Acto por el día "Internacional de los Derechos Humanos" organizado por las Naciones Unidas, la Federación Uruguaya de la Diversidad Sexual, la Comisión Nacional de lucha contra el Sida, la Asesoría Macro en Políticas Sociales del MIDES, el Área de Salud Sexual y Reproductiva y el Programa ITS/Sida del Ministerio de Salud Pública, a realizarse en la sede de las Naciones Unidas de Montevideo – Uruguay.

Se adjunta invitación.

Sin otro particular, lo saludo a usted atentamente,

BERTA SANSEVERINO
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocado por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente por la Representante Nacional, Berta Sanseverino, comunico mi renuncia por esta única vez, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saludo al señor Presidente muy atentamente,

Jorge Patrone".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocado por ese Cuerpo, en mi calidad de suplente por la Representante Nacional, Berta Sanseverino, comunico mi renuncia por esta única vez, solicitando la convocatoria de mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saludo al señor Presidente muy atentamente,

Robert Alonso".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia de la señora Representante por el departamento de Montevideo, Berta Sanseverino, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política, para participar del acto por el “Día Internacional de los Derechos Humanos”, a realizarse en la sede de las Naciones Unidas, en la ciudad de Montevideo.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes señores Jorge Patrone y Robert Alonso.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1° por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal D) del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia a la señora Representante por el departamento de Montevideo, Berta Sanseverino, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política, para participar del acto por el "Día Internacional de los Derechos Humanos", a realizarse en la sede de las Naciones Unidas, en la ciudad de Montevideo por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Acéptanse las renuncias presentadas, por esta única vez, por los suplentes siguientes señores Jorge Patrone y Robert Alonso.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado día, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 2121, del Lema Partido Frente Amplio, señor Jorge Zás Fernández.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

"Montevideo, 10 de diciembre 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito se me autorice licencia por motivos personales por el día de la fecha, debiéndose convocar a mi suplente.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

GUSTAVO BORSARI BRENNA
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Gustavo Borsari.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1° por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Gustavo Borsari, por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado día, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 71, del Lema Partido Nacional, señor Hernán Luis Bonilla.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente
De mi mayor consideración:

Por la presente, comunico a usted que, por esta única vez, no he de aceptar la convocatoria de la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante Dr. Álvaro Vega Llanes.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente,

Carlos Rodríguez Gálvez".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La licencia oportunamente concedida por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Florida Álvaro Vega, por el día 10 de diciembre de 2012.

CONSIDERANDO: Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente señor Carlos Rodríguez.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1° por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Acéptase la denegatoria presentada, por esta única vez, por el suplente siguiente señor Carlos Rodríguez.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado día a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609, del Lema Partido Frente Amplio, señora Jodami Martínez.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Dr. Jorge Orrico
Presente
De mi mayor consideración:

Por la presente, solicito licencia en el día de la fecha por motivos personales y pido se convoque al suplente respectivo.

Sin otro particular, saludo atentamente,

PABLO ABDALA
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Abdala.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Pablo Abdala, por el día 10 de diciembre de 2012.

2)Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 71, del Lema Partido Nacional, señor Jorge Guekdjian.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS A. LACALLE POU, MARCO CORREA".

11.- Creación, ubicación y particularidades del Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha. (Convocatoria al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP).

——Continúa la consideración del asunto motivo de la convocatoria.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: voy a solicitar que el ingeniero Genta, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, haga uso de la palabra para complementar la información.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: quiero definir y mostrar el alcance de alguno de los estudios que la Comisión identificó como necesarios para mejorar el desarrollo del proyecto de plan maestro para el puerto de aguas profundas, en particular, en un primer grupo de estudios físicos sobre el territorio en la zona terrestre a establecerse y también en el área y en el subsuelo marítimo. Todos estos estudios están en proceso de contratación a través de un convenio que realizó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la Corporación Nacional para el Desarrollo.

En particular, el relevamiento batimétrico nos permitirá confirmar y medir exactamente las profundidades de que se dispone hasta a diez kilómetros de la línea de costa.

Con relación a definir la ubicación del puerto, podemos decir que, hasta el presente, la zona de la costa que más se acerca a la isóbata de 20 metros es la comprendida entre El Palenque y Puerta del Sol. Según la información de que se dispone -que se utiliza para proyectar terminales portuarias y otras intervenciones en la costa- es la Carta Náutica del Servicio Oceanográfico e Hidrográfico de la Armada, el Sohma. Esta carta tiene relevada -es cierto que hay alguna información que no es muy reciente- la línea de veinte metros que nos permitiría llegar con mayor facilidad a las profundidades que este puerto necesita para su operación, con la menor cantidad de obras de dragado de canales y dragado de la rada portuaria. Este no es un tema menor, porque contribuye a que haya menos impactos ambientales y, obviamente, a que haya menos necesidad de inversión, tanto de apertura de canales o de profundización de zona portuaria como de mantenimiento. Lo digo porque luego de la apertura del canal continúa el transporte de sedimentos y el mantenimiento es una actividad muy importante.

Estos estudios batimétricos empiezan con un chequeo de información con relevamiento satelital y, además, se va a contratar el estudio de campo para confirmar esas profundidades y qué tan alejadas están de la costa. Adelanto que puede haber habido variaciones, pero la información de técnicos que han participado en los estudios, en particular, de la Facultad de Ingeniería, nos permiten afirmar que si hay alguna variación, no es mayor. Es decir, si suponíamos que esa cota de veinte metros estaba a unos tres kilómetros de la línea de costa, no puede haberse alejado tanto como para que no la tomemos como ventaja.

Hay otros estudios que son necesarios para mejorar la elaboración del plan maestro, con los cuales se va a iniciar el proceso de diálogo competitivo -que recién comentaba el economista Porto-, que va a concluir con la definición de una oferta y, en función de ella, con la adjudicación. Esto tiene que llevarse a cabo con la mayor precisión en lo que refiere a aspectos que son comunes a todas las ofertas y no podemos colocar la responsabilidad en quienes van a participar transfiriéndoles los costos de estudios que serán comunes para el desarrollo del puerto.

Se trata de estudios de geotecnia en geofísica y de geotecnia en perforaciones. Se van a hacer perforaciones tanto en el suelo marino como en el área terrestre para confirmar cuáles son las características de esos suelos. Allí hay que fundar obras de infraestructura con diferente importancia e impacto y, reitero, necesitamos saber qué tipo de suelos tenemos y, en particular, a qué profundidad está la roca o los suelos más firmes donde fundar, por ejemplo, las escolleras.

También, hay un relevamiento de área terrestre en la zona de implantación del puerto, en las 3.000 hectáreas que se está pidiendo reservar para el desarrollo portuario. A partir de la información a recogerse de los estudios de batimetría, de geofísica y de geotecnia, se va a desarrollar un estudio de hidráulica marítima y de transporte litoral en dos fases: análisis de esa información de los estudios de campo y de la alimentación de modelos para verificar cómo va a ser el transporte de sedimentos, el oleaje, y el movimiento de las aguas para desarrollar la mejor orientación de las escolleras a los efectos de que el abrigo sea el adecuado permitiendo una operación eficiente de los buques.

Todos estos estudios, que son muy específicos y que hacen a la ingeniería hidráulica y a la ingeniería de diseño portuario, básicamente, van a estar auditados en su metodología y en su desarrollo, seguramente, por alguna empresa de prestigio internacional en la materia. Estamos iniciando conversaciones con institutos de hidráulica de distintos países de reconocida participación y solvencia en desarrollos portuarios de las características del que pretendemos llevar adelante.

Además de estos estudios físicos y de campo para mejorar la proyección y el diseño portuario, vamos a realizar -como recién comentó el economista Porto- una serie de estudios que son necesarios en el marco de la Ley de Participación Público Privada para llegar con nivel de factibilidad al final del proceso de diálogo competitivo, y otros que también nos permitirán mejorar la respuesta en materia de los posibles impactos del proyecto portuario, para anticipar e ir definiendo medidas de mitigación a nivel general. Las medidas de mitigación y el estudio de impacto van a ser sobre el proyecto definitivo que se ofrezca, que deberá pasar por todas las autorizaciones legales correspondientes.

Queremos avanzar un poco más sobre el análisis, en particular, generar una línea de base ambiental y territorial que nos permita ir tomando desde el Estado aquellas medidas que sea necesario desarrollar con buen tiempo para mitigar estos impactos.

Hay otros estudios de alternativa de accesibilidad terrestre. En particular, pensamos que, a largo plazo, el transporte ferroviario va a tener un rol principal en el acceso al puerto, llevando carga nacional y regional del sur de Brasil, en emprendimientos que hoy podrían ser viabilizados por este proyecto de puerto, con cargas aptas para el transporte ferroviario.

Asimismo, se han hecho estudios sobre línea de base ambiental y territorial y tenemos datos catastrales. Hoy contamos con la información sobre los padrones, que son alrededor de 2.500 que, además, tienen fraccionamiento en solares, pero no existe información precisa y confiable sobre el valor de esa tierra. Por eso, vamos a realizar un estudio de esas características, precisamente, para que en el proceso expropiatorio figure esa información.

La ampliación del estudio de demanda, la valoración del impacto económico social, el estudio de valor

por dinero, como decía el economista Porto, son estudios necesarios para iniciar el proceso de adjudicación luego de que el diálogo competitivo esté culminado. Pero en la etapa de ofertas enmarcada en la Ley de Participación Público Privada, estos estudios son necesarios a nivel de factibilidad.

Hay otros estudios relativos a cómo se inserta el puerto en la región y qué sinergia genera. Creemos que habría que complementar los puertos de la región y los puertos nacionales. También habría que hacer un análisis sobre algunos aspectos regulatorios y normativos de que el Uruguay dispone, y tal vez sea necesario proponer algunos cambios para la administración de este puerto.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esta Comisión está integrada por muchos Ministerios, y trabajó seis meses realizando análisis en profundidad, más allá de algunas cuestiones preliminares -otras no tanto- que implicaron que muchos actores analizaran las distintas dimensiones de los problemas y las variables que había que tomar en adelante para concluir que será un puerto único, multipropósito, con un área enorme, cuya evolución y desarrollo será en etapas, como bien señalaron los distintos responsables de la Comisión Interministerial. Queda claro -y seguirá quedándolo, a partir de las próximas intervenciones- que nosotros vamos detrás del interés nacional; que vamos detrás del interés del país y de la región, y no de algún interés empresarial y particular. Si fuera por los intereses particulares y empresariales, la locación hubiera estado determinada, según la empresa de que se hable, en un lugar u otro de la costa rochense. Y esto es claro a la luz de lo que ya se ha dicho y de lo que se va a seguir diciendo.

Hecha esta precisión -yo no la dije en la introducción inicial-, el 14 de junio de 2012, a través del Decreto Nº 196/12, el Poder Ejecutivo aprobó el informe de la Comisión Interministerial. Y no solo eso sino que le dio nuevas potestades a la Comisión y extendió su plazo. Asimismo, le encomendó hacer un conjunto de asesoramientos a nuestros Ministerios para poder llevar adelante la tarea de construir este puerto en las mejores condiciones.

En el artículo 5º de ese Decreto se plantea que la Corporación Nacional para el Desarrollo realice una serie de estudios, que son los que se requieren previamente para los contratos de participación pública privada, en este caso institucional. Por eso, el 22 de agosto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas suscribió un convenio con la Corporación Nacional para el Desarrollo para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 5º del Decreto Nº 196/12, y contratar los servicios de consultoría y estudios específicos que el Ministerio entendiera necesarios para la suscripción del contrato del que hablamos.

Voy a pedir autorización para que el señor Presidente ceda la palabra al ingeniero Eguía, a la Subsecreatria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, arquitecta Lejtreger, al Subsecretario Industria, Energía y Minería, al profesor Ortuño y, por último, al Subsecretario de Defensa Nacional, señor Menéndez, de modo de completar toda la participación de la Comisión Interministerial y las distintas miradas.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el ingeniero Eguía.

SEÑOR EGUÍA.- Señor Presidente: quiero decir que voy a cambiar la palabra "preliminar" por el término "inicial". Se ajusta más al desarrollo propio que está haciendo esta Comisión con respecto a este proyecto tan importante para el país, como el puerto de aguas profundas. Por tanto, de ahora en más, voy a hablar de "inicial".

La parte más abstracta y posiblemente la más importante es la que ha sido tratada hasta ahora.

En cuanto a nuestro plan, estamos en un nivel de definición bastante particular que hace mucho a la ingeniería, respetando la mayoría de lo que se ha planteado en Sala, que es de carácter estratégico, tanto los objetivos como las capacidades de funcionamiento, etcétera. Quiere decir que nuestro plan baja una visión de ingeniería mucho más concreta. Posiblemente, para todos los que hemos participado de esta jornada -debo confesar que no estoy acostumbrado a jornadas tan largas- este es el elemento más tangible y concreto que empieza a hablar del puerto de aguas profundas.

En la proyección, el plano muestra la zona industrial, del lado Norte, que figura en color verde, y la Ruta Nº 10. Entre la Ruta Nº 10 y la costa se ubicará

la parte operativa portuaria propiamente dicha, y después, entre la costa y el mar abierto, enmarcado por las dos escolleras, estará el recinto portuario.

Este plan maestro -posiblemente parezca una cosa obvio- tiene que ver con el desarrollo en el tiempo y en el espacio de un proyecto de puerto. Hay algunas visiones más modernas, que incluyen en nuestro plan maestro el funcionamiento del puerto. Estamos hablando fundamentalmente de lo que tiene que ver con definición espacial y de una visión de desarrollo temporal, porque en todas las intervenciones que se han hecho hasta ahora se han ido mostrando elementos de información y de visión. Esta también es una visión a futuro del desarrollo bajo las hipótesis que se vienen planteando hasta ahora.

Evidentemente, esta visión tiene en cuenta -como debe ser- las incertidumbres que se han manejado en Sala, como también algunas que dejan de serlo para ser realmente elementos que aparezcan en el futuro. Ni siquiera son elementos de especulación.

En ese sentido, entre las grandes definiciones que ha tomado esta Comisión -que fuera un puerto único y multipropósito- se dieron hipótesis iniciales de un plan maestro. O sea que nuestro plan parte de la idea de puerto único y, a su vez, multipropósito. Eso implica que debe considerar la presencia de diferentes cargas, que no necesariamente aparecen simultáneamente, sino que van a ir surgiendo con el correr del tiempo en esa relación dialéctica que se manifestó hoy que habría entre tener la posibilidad de ofrecer un servicio y tener un cliente, y viceversa.

Las dos zonas verdes laterales que se ven marcadas en el plano son las que se previeron para la amortiguación, sobre las que la señora Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente hablará un poco más. Finalmente, paralelo al terreno superior, hay un camino que se convertiría en el vínculo con la Ruta N° 9, que casi sin duda será la ruta de cargas pesadas. Este camino permitiría mantener un contacto directo con el puerto sin necesidad de usar las vías que hoy mayoritariamente se usan para el desarrollo turístico.

Voy a hacer mención al conocimiento de la zona, porque tanto en lo que hace a la parte marítima, al clima marítimo, a los datos batimétricos, y a los movimientos de sedimentos, no estamos en cero. Hace años que se está trabajando en estos temas. La Facultad de Ingeniería ha sido una de las instituciones donde más se ha trabajado. Quiere decir que se conoce del tema. Cuando comenzamos con las obras concretas pasamos a los estudios de detalle, los que definen las obras de ingeniería propiamente dicha. Tener una visión sobre las posibilidades y el desarrollo no lo impide el estado actual del conocimiento. Al contrario lo facilita para poder encarar no solamente que sea ese el lugar sino para pensar en un plan maestro.

Hemos imaginado una primera etapa con una escollera que entra unos 1.600 metros mar adentro, acercándose mucho a la cota 20. Quedaría a unos 1.500 metros de la teórica cota 20, o sea, no muy lejos, aunque podemos estar difiriendo en unos 50 centímetros. Estamos hablando de un kilómetro o de un kilómetro y medio de la cota 20 verdadera, lo que no nos plantea ninguna imposibilidad, ni cuestiona nada; ni siquiera llega a cuestionar el propio lugar, ya que esa incertidumbre es válida para toda la línea de la isóbata 20 marcada en los planos.

Esa primera escollera sería un elemento de protección -las obras más caras en materia de instalación portuaria son las de protección-, cuyo objetivo sería alargar los primeros puntos de atraque. Además, protegería de un clima marítimo, que azota sobre todo desde el Sur y el Sureste, y permitiría tener calados suficientes como para que pudieran atracar barcos de diecinueve y veinte metros. En una etapa inicial hemos pensado en cargas pesadas, es decir, en el objetivo del puerto de aguas profundas, que es albergar barcos de gran calado. De modo que estamos pensando en cargas a granel, tanto mineral como de granos. Esa sería una primera etapa, ajustable a la carga que se esté moviendo en ese momento.

Una segunda etapa sería completar la escollera -mirando desde el mar hacia la tierra quedaría a mano derecha-, que configuraría un recinto portuario no menor, de 290 hectáreas en agua, con un frente de costa de dos kilómetros y medio, lo que realmente nos daría la posibilidad de un desarrollo tremendo en lo que tiene que ver con servicios portuarios.

Como ya se dijo hoy, esto no implica concretar y completar el puerto en una sola inversión, con recintos, escolleras, infraestructura terrestre, etcétera. Más bien lo estamos viendo como un proceso. Estamos hablando de una visión de desarrollo, de un plan ma-

estro que, con el correr del tiempo, sufrirá muchas modificaciones por factores que irán cambiando, pero que guardará lo esencial, que es el espacio, tanto en agua como en tierra, para el posible desarrollo que se vaya instrumentando.

En una reunión realizada en el departamento de Rocha, en la que había autoridades y personas de distintos ámbitos, algunos integrantes de las oficinas de turismo nos preguntaron cómo no se había pensado en el atraque de barcos turísticos, que no pueden parar en La Paloma por no tener las condiciones. Cuando hablamos de cargas, podemos referirnos a graneles líquidos y sólidos, a pulpa de papel, a contenedores, etcétera. El atraque de buques Ro Ro, que son los barcos que transportan personas, está previsto y puede tener su lugar, lo que aporta una conexión que hasta ahora Rocha no tenía, porque los barcos atracan en Piriápolis o en Punta del Este.

El Puerto de Algeciras, que es uno de los más importantes de España, es de cargas generales, multipropósito, de aguas profundas, y alberga absolutamente todo esto que estamos diciendo, incluidos los barcos turísticos, lo que implica para Europa una gran entrada del turismo vía marítima.

El espacio comprendido entre Ruta Nº 10 y la costa está zonificado de una manera tentativa inicial. Se ha tratado de zonificar el uso del área portuaria, por supuesto teniendo en cuenta todas las normas que plantean distancias, sistemas precautorios que tienden a separar graneles líquidos, graneles sólidos, combustibles, gas, etcétera.

Este es el avance del Plan Maestro inicial.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra la señora Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

SEÑORA SUBSECRETARIA DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE.- Señor Presidente: a continuación de dónde estamos hoy, que es lo que trasmitieron los ingenieros Genta y Eguía, me gustaría hacer un paralelismo con un proyecto de arquitectura. Lo que hicimos hasta ahora fue elegir el terreno, el mejor terreno. Ahora estamos trabajando en todo aquello que corresponde a la realización del anteproyecto y el proyecto.

Como dijimos, lo que estamos haciendo ahora es lo que contribuye a la determinación de un proyecto específico, el proyecto del plan maestro. Cuando esté culminado, se realizará un estudio de impacto ambiental, para lo cual se está construyendo toda esta información que refiere a la caracterización del ambiente receptor, donde se localiza el proyecto, con al menos estas vertientes, que son el entorno físico, el biótico y el antrópico. Estamos trabajando con nuestras capacidades institucionales, con la Intendencia de Rocha, con las consultorías técnicas y científicas y con el laboratorio de la Dinama, en coordinación con el LATU y otros laboratorios de la red de laboratorios ambientales.

Estos estudios se están haciendo en coordinación entre lo nacional y lo departamental, y no solamente abarcando el área específica del puerto, sino un área mucho más amplia que en primera instancia abarca la del plan local que mencionaba anteriormente. La idea es tener una caracterización de toda el área y trabajar en esta perspectiva integral y no puntual que estábamos mencionando.

Están allí especificados algunos de los estudios y caracterizaciones que refieren a todo lo que son los ecosistemas y la conectividad, tanto al ambiente biótico en el área continental como en el área marina, con un desarrollo muy detallado de cada uno de estos aspectos. También refieren a la caracterización del paisaje y el ambiente físico, que va desde el clima y la variabilidad climática hasta el paisaje, los suelos, la arqueología y la paleontología. Finalmente, refieren a un trabajo muy exhaustivo de las calidades del aire, de las aguas marinas, tanto superficiales como subterráneas, de los sedimentos marinos, de los temas relacionados con el ruido y otros.

Nos interesa la construcción de una línea de base sumamente detallada, con parámetros especificados, que nos permitan tener una evaluación real de los impactos posteriores. No existe una caracterización clara que nos permita identificar los impactos de algunas otras obras que no requieren estudios de impacto ambiental pero que de todas formas generan impactos, al igual que un puerto, como es el caso de cada una de las construcciones que se desarrollan a partir del turismo, que a veces tienen consecuencias no medidas. Queremos tener la línea en la que estamos hoy para poder atribuir a cada uno de los proyectos sus responsabilidades. Ahí está el tema de la responsabili-

dad ambiental de cada uno y cómo eso tiene que reflejarse en los emprendimientos y territorios.

Hay un mapeo. Ya se ha elegido cada uno de los puntos de toma de muestras, qué se va a estudiar y cómo. Se ha chequeado y está georreferenciado. Son treinta y cuatro puntos. Se está haciendo un trabajo muy profundo en toda el área, que nos va a permitir evaluar y generar la caracterización necesaria para el proyecto del puerto y para muchos otros proyectos que se van a ir presentando en la zona, con lo cual tanto nuestro Ministerio como la Intendencia y aquellos organismos involucrados van a contar con la más detallada información, siempre teniendo en cuenta -como dije- que es dinámica y hay que renovarla en forma periódica, porque obedece a las transformaciones que hay en los territorios.

Asimismo, estamos trabajando en una perspectiva de las posibles migraciones internas, que nos permita dimensionar los servicios a considerar en cada caso, la generación de vivienda y todos los aspectos de una planificación futura que va a obedecer a un modelo territorial específicamente elegido y no a la casuística de lo que un emprendimiento de estas características pueda generar, teniendo en cuenta aquellos parámetros que habíamos mencionado en cuanto a los equilibrios en el territorio.

Llevamos un registro de la evolución de los datos con que hemos ido contando, porque es información que se va generando día a día. En principio, se trabajó con la Encuesta Continua de Hogares; hoy, contamos con los datos certeros del Censo 2011, que ya han sido procesados, para lo cual, además de todo ese equipo técnico que les comentábamos, contamos con el apoyo del Fondo de Población de Naciones Unidas y de la Comisión Sectorial de Población de la OPP.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Subsecretario de Industria, Energía y Minería, profesor Edgardo Ortuño.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Buenas tardes, señor Presidente. Realmente es una satisfacción estar aquí, compartiendo esta jornada con las señoras Diputadas y los señores Diputados, por una temática tan importante que hace al presente y también a las posibilidades de futuro de nuestro país, que interesa a todos. ¡Ojalá podamos avanzar en un camino de amplios consensos para permitir la concreción de una obra tan importante como esta!

Desde el Ministerio de Industria, Energía y Minería hemos insistido en incorporar en este proyecto la perspectiva de la estrategia de desarrollo productivo y sustentable que venimos implementando y que, a nuestro entender, debe ser asumida a nivel general por el país. A la luz de esa estrategia de desarrollo productivo que hemos definido y estamos impulsando, consideramos la concreción de un puerto de aguas profundas en la costa oceánica del Uruguay como una oportunidad y una necesidad. Es una oportunidad en cuanto a la coyuntura que está viviendo la región, la situación mundial y, en particular, nuestro país. Se está produciendo un crecimiento importante de la región sudamericana y de nuestros países vecinos que, incluso, contrasta con una coyuntura de crisis en Europa y Estados Unidos de América.

Estamos, en primer lugar, ante un crecimiento productivo y de las cargas, que deben encontrar una forma de canalizar su traslado y transporte con destino exportador.

En segundo término, existe una demanda de esa producción regional, que se concentra en volúmenes importantísimos en Asia, que es uno de los destinos y de las áreas geográficas con las que tendríamos posibilidades de conectarnos en forma privilegiada desde un puerto de aguas profundas ubicado en la región atlántica sudamericana. Sabida es la importancia que ha tenido, por ejemplo, el puerto de aguas profundas de Shanghai en la dinamización de la economía del sudeste asiático y de China.

En tercer lugar, la coyuntura favorable de captación de inversión extranjera directa que está teniendo la región, la cual particularmente en Uruguay, se ha ubicado en niveles históricos. Precisamente, esto se expresó en el "data room" -en la sala de datos, para castellanizar esta expresión-, donde se convoca a empresas a que manifiesten interés ante este proyecto. Como han señalado los colegas de la Comisión, ya hemos tenido un signo importante con la presentación de más de cuarenta empresas, lo que ratifica este rumbo y este momento que atraviesa el país, que se presenta como una plaza confiable para la radicación de inversiones relevantes proyectos de amplia perspectiva, como el que estamos tratando.

En cuarto término, debemos considerar la coyuntura favorable de la situación que atraviesa nuestro país, que se encamina a alcanzar el guarismo histórico de un decenio de crecimiento económico. Como siempre hemos sostenido, en estos momentos los países deben plantearse proyectos ambiciosos, de mirada amplia, larga, que nos permitan continuar creciendo con bases sólidas, encaminando transformaciones de desarrollo para nuestro país.

Desde esa perspectiva, queremos destacar algunos aspectos que fundamentan la determinación de que un puerto de aguas profundas es una necesidad para continuar transitando el camino de desarrollo productivo y de diversificación de las cadenas productivas que, afortunadamente, viene encarando nuestro país.

Primero, la necesidad que ha sido planteada por diversos análisis académicos, así como por inversores, de mejorar las infraestructuras de salida de las cargas potenciales como un desafío para continuar avanzando en las capacidades productivas de nuestro país. Entonces, identificamos el puerto dando respuesta a la necesidad de salidas de cargas -fundamentalmente de graneles- de nuestra agroindustria y, en particular, de la cadena de valor minera, en la nueva fase de desarrollo en que se encuentra, sobre todo a partir de la constatación de la existencia de volúmenes de yacimientos realmente significativos de minerales cada vez más demandados y con costos crecientes en el mercado internacional.

Segundo, el puerto es necesario para dar soporte a uno de los aspectos fundamentales de la estrategia energética que ha definido nuestro país y que lleva adelante nuestro Ministerio. Viene a cubrir el requerimiento de soporte logístico fundamental para los trabajos e inversiones en la exploración petrolera y gasífera que, como es sabido, a partir de la Ronda Uruguay II, se han concretado en nuestro país como compromisos de trabajo que deberán llevarse adelante a partir de los próximos años. Se trata de trabajos de exploración petrolera de significación que requerirán -como en todo el mundo- de plataformas portuarias y logísticas para su realización "off shore". Esperamos que esto abra perspectivas significativas con la disponibilidad y el manejo de hidrocarburos para nuestro país, lo cual tiene -como ustedes comprenderán- una importancia realmente estratégica para nuestro futuro.

Al mismo tiempo, esta disponibilidad de infraestructura portuaria de hondo calado y profundidades, nos permitirá desarrollar una actividad a nivel de servicios asociados al sector energético. Esto ya es una necesidad no solo de Uruguay sino también de la región; así lo han hecho saber importantes operadores del sector, inclusive en el propio "data room". De esta manera, se reafirma lo que ya nos han señalado las autoridades de Ancap en cuanto a la proyección de nuestro país en la costa oceánica a fin de brindar soporte logístico para el movimiento de crudo en toda la región. En las áreas y diseños de la terminal energética que incorpora el proyecto de puerto de aguas profundas, esto sería perfectamente posible y realizable, y abriría la posibilidad de una actividad económica asociada al sector energético muy importante para el Uruguay.

Tercero, visualizamos la necesidad de este puerto en la perspectiva de los trabajos que estamos realizando orientados a la descentralización productiva y al desarrollo local, para facilitar la radicación de inversiones productivas en el interior del país, fundamentalmente, en áreas donde son muy necesarias. Inclusive, en el proceso del "data room" diversas empresas plantearon como consulta y también como lineamiento de importantes perspectivas, la posibilidad -incluso, la necesidad- de desarrollar polos de emplazamiento industrial y de desarrollo de emprendimientos industriales asociados al área y a la actividad portuaria. Esto fue contemplado en los trabajos que realizamos con la Intendencia de Rocha y ha redundado en la inclusión de un área específicamente destinada a la radicación de un polo industrial en las cercanías del puerto. Es decir que a la actividad económica y a la generación de empleo del puerto se deberá agregar la radicación de emprendimientos industriales y productivos. Este proyecto y otros en los que estamos trabajando nos permitirá alcanzar el objetivo de dinamizar la actividad económica y de generar puestos de trabajo, no solo para el departamento de Rocha, sino para toda la zona este y noreste del país.

Finalmente, creemos que con este proyecto podemos contribuir a consolidar otro de los objetivos de la estrategia de desarrollo sostenible que venimos impulsando, y que abre muy buenas perspectivas para el futuro del Uruguay y la calidad de vida de su población. Debemos continuar consolidando a nuestro país como un polo logístico regional, que permita la radicación de proyectos de inversión a nivel productivo y

de desarrollo de servicios, ubicando a nuestro país como puerta de entrada y de salida de la región sudamericana y, en particular, del Mercosur.

Por todas estas razones venimos trabajando, colaborando con este proyecto y analizando las posibilidades que abre para el sector energético de nuestro país, que desde hace larga data -no desde nuestra Administración- sueña con tener una terminal energética o un puerto energético, tal como se lo definía en el pasado en el Ministerio de Industria, Energía y Minería. Esta es una verdadera oportunidad para continuar desarrollando estas infraestructuras fundamentales para nuestro país, así como para seguir impulsando el desarrollo productivo y la radicación de trabajo en el interior del Uruguay.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Subsecretario de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Gracias, Señor Presidente.

En primer lugar quiero decir que es un gusto estar en el Parlamento Nacional hablando sobre temas tan importantes para el país: la soberanía, la independencia y la puesta en práctica de la defensa de nuestros recursos naturales. Desde nuestro Ministerio de Defensa Nacional tal vez nunca como hoy nos sintamos tan cómodos de poder hablar en un sentido amplio y "aggiornado" de la defensa de un proyecto de hoy pero que, evidentemente, es para mañana, para los años que vienen.

Vamos a hacer un pequeño "racconto" de la situación.

Desde el año 1873 se ha hablado de un puerto de aguas profundas en el litoral atlántico de nuestro país. En aquel entonces, se pensó instalarlo en La Coronilla. Tal vez razones de carácter financiero -no pensamos que hayan sido políticas- postergaron durante muchos años la realización del puerto de aguas profundas.

Luego, en 1967, los Cancilleres de la Cuenca del Plata adoptaron la Resolución N° 52, por la cual se comprometían a que en Uruguay se construyera un puerto de aguas profundas, que sirviera a la región. Es decir que ya en aquel entonces, en 1967, se pensaba en un puerto nacional al servicio de la región. Se pensaba en los países mediterráneos, como Paraguay y Bolivia, y, fundamentalmente, en la mesopotamia Argentina y en el sur de Brasil. De esa manera se concentraba más del 70% de la economía sudamericana. En esa reunión de Santa Cruz de la Sierra se consideró que su vía de salida al mundo era a través de un puerto de aguas profundas en el litoral uruguayo.

Esa construcción no se concretó, y el tema del puerto salió de la agenda política nacional por mucho tiempo. Hoy, nuevamente estamos hablando de esto; felizmente, estamos hablando de este proyecto soberano, que genera independencia para nuestro país y apunta al desarrollo del Uruguay y de la región.

Debemos evaluar el puerto de aguas profundas desde el punto de vista político, estratégico, técnico y financiero; nuestros compañeros de Comisión ya se refirieron a estos puntos. Obviamente, la evaluación de carácter político sobre la necesidad de tener un puerto de aguas profundas ya ha sido realizada por el sistema político uruguayo.

Hoy estamos en un contexto de integración regional, tratando de consolidar la política integradora de Uruguay con los países del Mercosur y de la Cuenca del Plata y la puesta al servicio del desarrollo de otros conceptos. Digo esto porque no solamente debemos pensar en un puerto con su interfaz marítima, aunque el hombre uruguayo de una vez por todas debe mirar al mar; también debemos pensar en una interfaz terrenal, terrena. Esto ha hecho que desde años a esta parte Uruguay se desarrollara con un polo centralizador en Montevideo, con vías de comunicación hacia la capital, que hacen que todos los recursos de nuestro país lleguen aquí, inclusive el más importante: los seres humanos de nuestra patria. Acá veo una cantidad importante de señores legisladores del interior, en particular, de mi departamento, Durazno.

Desde el punto de vista político -hay que decir las cosas por su nombre- queremos implementar un proyecto de desarrollo nacional que haga que el país tenga otra dimensión, una dimensión transversal que genere retención de valores humanos; desarrollo de nuestras capacidades económicas, culturales y productivas, que traspase el país de Este a Oeste y que termine en una interfase marítima en el departamento de Rocha. A su vez, queremos que conecte a nuestro país con la región y con el mundo, a través de la teoría de los paralelos y los meridianos, con corredores

bioceánicos y con hidrovías, en un proyecto integrador en distintas áreas y también por medio de diferentes mecanismos: terrestres, fluviales, ferroviarios, incluso aéreos.

Ese es el concepto político que nosotros queremos establecer, que debe ser acompañado por un proyecto estratégico. No valdría la pena avanzar desde el punto de vista político si no tuviésemos conceptualizaciones estratégicas con respecto al desarrollo de un puerto de aguas profundas. Entonces, desde el punto de vista estratégico, debemos comprender que este puerto no va a competir con el sistema de puertos actualmente existente en nuestro país. No competirá con Montevideo; no competirá con Juan Lacaze; no competirá con Fray Bentos, y tal vez debamos lograr que tampoco compita con el proyecto "Rosario al mar" ni con los proyectos del Sur de Brasil. Desde el punto de vista estratégico debemos tener una concepción integradora.

Sabemos, señor Presidente, que acá hay conflictos de intereses. ¡Claro! Hay intereses de carácter medioambiental, intereses sobre la tierra, intereses de otro tipo. Pero debemos consolidar un proyecto de intereses común, un proyecto país, un proyecto político y estratégico que sirva, y no tengo dudas de que deberá generar el apoyo de todos los sectores políticos de este país, tanto empresariales como obreros y demás.

Tal vez este sea el proyecto estratégico más importante desde 1899, desde Julio Herrera y Obes y el puerto de Montevideo; así lo pienso. Y debemos avanzar, porque esta será una gran oportunidad.

Días pasados conversaba con un agregado militar del país emergente que tal vez sea el más importante del mundo en este momento, que me decía: "Ustedes son un pequeño país. El día que consoliden el puerto de aguas profundas, serán un gran país". Yo así lo creo, y por eso hago esta intervención convocante. Es una intervención convocante, señor Presidente. Mis compañeros ya han hecho la otra parte: técnica, financiera. De alguna manera, humildemente, convoco desde la Defensa, pero no por casualidad, porque todos los partidos políticos de este país acordaron en febrero de 2010 la Ley N° 18.650, cuyo artículo 1º, dice: "La Defensa Nacional comprende el conjunto de actividades civiles y militares dirigidas a preservar la soberanía [...]". ¿Será este puerto un hecho de soberanía? Y continúa: "[...] y la independencia de nuestro país [...]". ¿Generará independencia tener un puerto de aguas profundas en nuestro país? ¡Ya lo creo, señor Presidente! Sigue: "[...] a conservar la integridad del territorio y de sus recursos estratégicos," -sin lugar a dudas, así será- "así como la paz de la República, en el marco de la Constitución y las leyes; contribuyendo a generar las condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población". Se trata de una excelente definición de la defensa por parte de todos los partidos políticos.

Yo quiero marchar en esa línea y por eso apoyo el puerto de aguas profundas, y así los convoco.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que lo que dijo el señor Subsecretario Menéndez es un buen final para nuestra intervención inicial.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: voy a ser breve.

Mantenemos la visión proactiva con la que comenzamos nuestras palabras, pero hemos asistido a una explicación lírica, voluntarista y hasta por momentos ingenua.

Hoy le había preguntado al señor Ministro si nos podía contestar algunas preguntas, pero no lo hizo. Entonces, las voy a reiterar, porque quizás tengamos la suerte de que en esta segunda intervención se nos reponda.

Quiero saber, primero, ¿por qué el Gobierno no cumplió con el mandato establecido en la Ley N° 18.530, de participación preceptiva de la Administración Nacional de Puertos?

El señor Ministro nos dice que el trabajo duró seis meses. Solo para comparar, señor Presidente, voy a mencionar que los estudios por el puente sobre el arroyo Maldonado -un simple puente- duraron cinco

años. El señor Ministro habló en Sala de seis meses. Entonces, ¿por qué en el informe ambiental se explicita que fue una persona la que trabajó y durante un mes? Eso es lo que se explicita; quizás esté mal transcrito. Además, el Gobierno nos habla de informes ambientales que estarán en otro lado o que tendrán seriedad pertinente en otro ámbito, pero no en la Cipap.

¿Por qué la suma de informes negativos, en una extrañísima mezcla, resulta en una conclusión positiva?

¿Qué van a hacer con las cincuenta y una hectáreas compradas en La Paloma?

Sobre las cargas, todo se ha expresado en condicional. Al principio, pregunté al señor Ministro si tenían confirmación de al menos una tonelada; no de sesenta millones de toneladas como dicen que tienen.

Se habla de que son cincuenta años de planificación. Insisto: ¿por qué excluyeron a Paraguay?

Expresa el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas que van a usar combustible. El informe de Suárez dice que no es financieramente viable la operación de combustible.

¿Por qué se consideran estos cuatro lugares y no el universo de la costa oceánica? Las explicaciones dadas por la Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente no son satisfactorias. Quiero aprovechar la presencia de esa Cartera porque se hace hincapié en el ingenio minero, en Aratirí. Quiero preguntar a esta delegación -sobre todo a la del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente- si el estudio de impacto ambiental anterior de Aratirí fue retirado y se presentó uno nuevo, como debería haberse hecho. Digo esto porque aquí se insiste en que el proyecto minero de Aratirí es el corazón y el eje, como dijimos al principio; este es un puerto minero que después, eventualmente, podrá tener alguna otra carga.

También quiero preguntarle al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas por qué su delegado en el IRSA, el señor Subsecretario de esa Secretaría de Estado, ingeniero Genta, obvió en la planificación el puerto de aguas profundas y no obvió el resto.

Me gustaría que se me contestaran puntualmente estas preguntas.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: en primer lugar, trataré de no calificar, porque creo que no ayuda a un debate constructivo. Sé hacerlo; lo hice muchos años y puedo volver a hacerlo.

Si se nos quiere presentar como que no estamos cumpliendo una normativa vigente, se está en un error. La Comisión Interministerial tenía como primer propósito analizar la localización de un puerto de aguas profundas en la costa Este de Rocha.

La Administración Nacional de Puertos participó en dos reuniones en este sentido, pero si no se entiende la diferencia entre la localización de un futuro puerto y se la confunde con un proyecto ejecutivo de puerto, va a ser difícil que nos pongamos de acuerdo.

Hace un momento dije que en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado se nos felicitó por la premura con que todo esto se está llevando a cabo. El Senador Penadés -lo voy a citar de memoria, pero eso consta en la versión taquigráfica-, no hace mucho, en ese ámbito felicitó a la Comisión Interministerial por el trabajo realizado; es más, se quejó por esas cosas que el señor Diputado convocante señaló como importantes. Parece que demorar muchos años habla de la profundidad de los estudios, pero yo creo que no. En realidad, la profundidad de los estudios tiene que ver con la metodología que encaramos, que es un trabajo transversal, que descompartimenta, que hace que se comparta información y se actúe con severidad y rigurosidad, y acorta tiempos para el objetivo. ¿Y cuál era el objetivo? Determinar dónde era posible localizar el puerto, de acuerdo con las alternativas que se manejaron.

En realidad, se está haciendo el esfuerzo, que creo es erróneo, por mostrarnos como si fuéramos empleados de Aratirí, que hacemos lo que esta empresa, desde alguna oficina del mundo, nos manda. Bueno, si es así, somos muy malos empleados, porque Aratirí quería hacer el puerto en un lugar y nosotros estamos definiendo otro. Si fuera así, como empleados, todos deberíamos ser despedidos.

La cuestión es que si no nos escuchamos y seguimos con la idea preconcebida de que el puerto va a ser de cierta manera, aunque nosotros expliquemos que no es así, lo mejor habría sido no realizar este llamado a Sala en régimen de Comisión General, sino enviarnos cartas y de esa manera cada uno podría seguir con su idea.

¿Qué acabamos de decir? Se realizaron siete intervenciones en las que se dijo que el puerto será granelero, de sólidos y líquidos, y que también incluirá minerales, pero no transportará solo eso. Por supuesto, no queremos ofender la inteligencia de nadie tratando de explicar esas cuestiones, pero si se parte del preconcepto de que lo que queremos hacer con este puerto es un emprendimiento minero -aunque no sabemos si lo realizará esa empresa u otra-, tenemos problemas de entendimiento, porque no es lo que queremos.

También se preguntó qué vamos a hacer con las hectáreas que compramos en La Paloma. En ese sentido, quiero decir que es verdad lo que se dijo con respecto al anterior Ministro, señor Rossi, cuya gestión acompañamos -no tenemos ningún matiz-, aunque también escuchamos a la gente. En este momento, tenemos problemas para transportar unas poquitas toneladas de madera, que constituyen una ínfima parte de la madera que hay en toda la región y que, dicho sea de paso, no pusimos ahí nosotros. En su momento, se hizo plantar mucho pero no se previó la infraestructura vial ni portuaria para sacar la producción. Estos son los errores de los que hablaba, porque se impulsan determinadas actividades, pero no se prevé la infraestructura y la logística necesarias para llevarlas adelante.

Como decía, si para transportar unas pocas toneladas en La Paloma tenemos un lío bárbaro con una partecita pequeña de la población, ¡ni se imaginan lo que puede implicar un puerto de aguas profundas! Y nosotros no queremos destruir el turismo de La Paloma, máxime considerando que podemos establecer otra locación que nos permite alcanzar la profundidad necesaria y para lo que contamos con nivel de inversión. Esa inversión estará a cargo de privados y, por supuesto, será el mercado el que dirá sí o no. Nosotros estamos convencidos de que habrá demanda, pero eso se descubrirá si sigue avanzando el proceso y si el Parlamento vota la localización que proponemos. Cuando hagamos los contratos de participación público privada y sigamos todo el proceso nos vamos a dar cuenta de quién tenía la razón.

Son los privados los que asumirán el riesgo. Digo esto porque ahora hay una moda en Uruguay de la cual me asombro, porque aquellos cultores del mercado, de las leyes de la oferta y la demanda, aquellos que se rasgaban las vestiduras ante cualquier mínima participación del Estado, cuando hay que hablar de pérdidas, en seguida van al socialismo: para las pérdidas, socialismo y para las ganancias, capitalismo. Pero nosotros no estamos ni de un lado ni de otro, porque creemos que se trata de un emprendimiento que Uruguay necesita, y que es estratégico para tener un rol en la región. Además, como también sabemos que es un negocio, convocamos a las partes. ¿Cómo lo hacemos? ¿De cualquier manera? No; respetando las cuestiones medioambientales, etcétera, y haciendo los estudios cuando corresponde.

Entonces, se midieron los impactos necesarios para definir la localización y cuando llegue el proyecto ejecutivo se analizarán los impactos ambientales, costeros y los demás mencionados, que no voy a repetir. Esos impactos suponen una intervención sobre el terreno en base a un proyecto concreto.

¿Qué vamos a hacer con las hectáreas de La Paloma? Esas hectáreas fueron compradas a la Intendencia de Rocha, que las cuida para el desarrollo portuario. El puerto será de cabotaje interno -el señor Diputado José Carlos Cardoso lo sabe porque hemos conversado sobre el tema-, ya que no podemos pretender que ese cabotaje se haga en el puerto de aguas profundas; eso sería un despropósito logístico. De todos modos, necesitamos evitar las carreteras para transportar, por lo menos, 250.000 toneladas de madera al año, desde la zona Este hasta UPM o, en el futuro, hasta Montes del Plata. Eso hay que hacerlo.

Por otra parte, he conversado con el Presidente de la República sobre la posibilidad de transformar esas hectáreas, que tienen un valor turístico e inmobiliario importante, en recursos que podamos volcar a la infraestructura del departamento. Digo esto porque, sin duda, habrá que hacer alguna infraestructura para llegar al puerto de aguas profundas e, incluso, habrá que mejorar alguna existente en el departamento.

Entonces, creo que los pasos necesarios para determinar la localización fueron dados. Insisto en que no estamos resolviendo ahora cómo va a ser el puerto

o cuáles serán sus características; estamos hablando del desarrollo en etapas sucesivas, y de que será una inversión que no vendrá de golpe, sino que se irá agregando de a poco. Además, a diferencia de otras inversiones que se hicieron en Uruguay en materia portuaria, esta vez estarán planificadas de antemano; ya sabemos qué cosas pueden ir y en qué lugar deberían ubicarse. Ya hay áreas de acopio, de logística, de agregado de valor, y se puede agregar mucho más.

Se hizo referencia a los combustibles, es decir, a graneles líquidos, pero si llegara a haber petróleo o gas en Uruguay -esos hallazgos están cercanos-, deberíamos considerar dónde estarán ubicadas las plantas; pero no solo hay que pensar en lo que puede suceder en nuestro país, sino también en los brasileños, que tienen enclaves de este tipo y nos están pidiendo el puerto de La Paloma para ofrecer servicios portuarios a las dragas, a los barcos y a las plataformas que están buscando petróleo en aquella zona.

(Ocupa la Presidencia la señora Representante Pereyra)

——Estamos convencidos -y eso es lo que arrojaron los estudios- de que es viable pensar en un puerto de aguas profundas y que hay condiciones para llevarlo a cabo. Además, se plantea una localización que no afectaría demasiado aunque -como se dijo en Sala- toda acción humana -en este caso, un puerto de aguas profundas- influye en la vida de la gente. Podríamos decir que no hay acción humana inocua, pero el enclave en el que estamos pensando el perjuicio sería menor, ya que hay poca gente y no existe un gran desarrollo urbano. Seguramente, hay otros lugares mejores, pero no podemos utilizarlos, porque no podemos ponernos de espaldas a la gente; este Gobierno no actúa así y eso no ayuda en nada.

Ahora, voy a ceder la palabra el economista Buonomo y después al ingeniero Genta, ya que fue aludido.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Tiene la palabra el economista Buonomo.

SEÑOR BUONOMO.- Señor Presidente: el señor Diputado convocante formuló dos preguntas, y yo quiero darle la razón y contestarlas afirmativamente. Esto ya lo expliqué, pero parece que no lo hice bien. En una etapa de prefactibilidad, en la que se analiza la viabilidad económica y financiera preliminar de un proyecto, con la información existente no puede haber confirmación de demanda ni garantías de demanda. Eso, en cualquier proyecto de infraestructura y productivo se exige en la etapa de financiamiento. Será el privado, el que va a hacer la inversión, quien tendrá que demostrar al financista que tiene algún tipo de documentación que certifica la existencia de esa carga. El privado asume el riesgo de esa carga y el financista evalúa el riesgo del privado y toma la decisión de darle información. Tiene razón el señor Diputado convocante en cuanto a que en esta etapa no hay ninguna carga confirmada a nivel de documento porque no puede haberla. Serán los propios privados, que asumen el riesgo de la carga, quienes tendrán que conseguir en el momento del financiamiento -una etapa bastante posterior a la actual- ese tipo de documentación. Me parece que esto ya lo había explicado, pero es importante darle la razón en ese sentido.

El señor Diputado califica los estudios y yo reafirmo que los estudios previos de localización para un proyecto de infraestructura -como explicó la señora Subsecretaria- no son exigibles para un proyecto portuario; la ley y la reglamentación nacional no lo exigen. No hay antecedentes en el país. Los estudios se han hecho de la forma más profunda, sustentable y robusta posible. Estoy convencido de que es así, y se puede buscar al respecto en antecedentes previos. Después tendrán la calificación correspondiente; nosotros le damos otra calificación.

También quiero explicar algo que entiendo no quedó muy claro. Como decía el señor Ministro, este puerto tiene la vocación de transportar el hierro que efectivamente está determinado que existe en Uruguay. Si el proyecto lo llevará adelante o no Aratirí dependerá de una decisión privada. Lo que resulta bastante lógico y trivial es este razonamiento: si Aratirí había realizado un proyecto de puerto y de estudio de factibilidad para el que requería una autorización ambiental en una locación específica -que está cambiando, porque la decisión del Poder Ejecutivo es cambiarla-, es necesario que cambie ese proyecto ejecutivo de manera de poder solicitar una nueva autorización ambiental en la parte vinculada al tema portuario y, quizás, con el mineroducto. De ninguna manera se lo puede separar del proyecto minero.

Todo esto marca dos cosas que manifestó muy claramente el señor Ministro. El proyecto Aratirí o el eventual proyecto minero que un privado defina, de-

cida y para el cual obtenga el financiamiento para llevar adelante, se adecuará -como decía el señor Diputado convocante en su primera intervención- a las decisiones que el país tome en cuanto a cómo va a desarrollar el emprendimiento portuario, y las inversiones privadas deberán adecuarse a las decisiones que el Gobierno y el Estado tomen. También quería confirmar esto.

Obviamente Aratirí, o quien realice el proyecto extractivo de mineral, va a tener que presentar un proyecto de terminal portuaria en la nueva localización si toma esa decisión privada.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Tiene la palabra el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero hacer referencia a tres aspectos.

En primer lugar, quiero señalar una valoración que hace el señor Diputado Lacalle Pou respecto al aparente incumplimiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o del Poder Ejecutivo vinculado a la Ley Nº 18.530, de agosto de 2009 para el impulso de una nueva terminal de contenedores. El artículo 2º de esta norma expresa: "Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía, y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha".

La Comisión integrada, entre otros, por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en esa primera etapa que analizó la factibilidad y la viabilidad desde distintos puntos de vista, culminó con una recomendación de localización, y posteriormente el Decreto que mencionaba el señor Ministro -creo que es el Nº 195/12- comete al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a realizar las acciones para llevar adelante el desarrollo del puerto. Y en particular, dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Unidad Ejecutora involucrada competente para el estudio, el análisis y el desarrollo de esta temática es la Dirección Nacional de Hidrografía y la Administración Nacional de Puertos, como organismo bajo la tutela política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, está coordinando en esta materia. Me acota el economista Buonomo que hubo cuatro reuniones con la mayoría del Directorio...

(Interrupción del señor Diputado Lacalle Pou)

——Quizás no fuimos claros cuando hicimos referencia al estudio de demanda que se realizó para ver si la instalación de un puerto de aguas profundas podía tener una demanda fiable, que constituyera la demanda crítica para viabilizar la obra. El estudio de demanda fue desarrollado por el ingeniero Roberto Suárez -especializado en materia portuaria, con una larga trayectoria en este tipo de trabajos-, y dice en su resumen que la carga principal que podría constituir la masa crítica para decidir la construcción del puerto es la carga a granel sólido, granos y minerales y/o líquido combustibles.

Nosotros dijimos que, en primer lugar, la carga que podría aparecer serían los graneles sólidos, minerales y granos y que en el transcurso de la etapa operativa del puerto tal vez el petróleo y los combustibles líquidos fueran una opción que se hiciera viable y se utilizara el puerto para ello. No sé en qué parte del informe consta la referencia que manejó el señor Diputado Lacalle Pou en cuanto a que es inviable la operación de combustibles. Tal vez sea alguna operación específica o algo que se estuvo analizando y la posibilidad de no utilizar más la boya petrolera por ANCAP para recibir crudo, y se vieron horizontes temporales distintos. No parece...

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Señor Diputado Lacalle Pou: usted que es tan estricto en el cumplimiento de las normas sabe que para pedir una interrupción tiene que dirigirse a la Mesa y si se la concede se le otorga con mucho gusto. De lo contrario, lo anoto para que pueda volver a hacer uso de la palabra.

Puede continuar el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- De todas maneras quiero resaltar lo que recién comentaba el economista Buonomo. Estamos hablando de una demanda básica que viabiliza en primera instancia la utilización de un puerto,

constituida por graneles sólidos, y que se confirmará en el proceso que se ha elegido para el desarrollo del puerto a través de la participación privada en la inversión.

Por último, quiero hacer referencia a la iniciativa Iirsa. En el año 2000 los Presidentes de los doce países sudamericanos soberanos crearon esta iniciativa para discutir sus planes de integración en materia de infraestructura, que abarca transporte, energía y telecomunicaciones. Yo representé a Uruguay en el período 2005-2010, y luego me sustituyó la ingeniera Tabacco en lo que tiene que ver con la iniciativa Iirsa. Pero sigo siendo delegado por Uruguay ante el Consejo de Planificación e Infraestructura de Unasur, que es el que ha tomado a Iirsa como organismo asesor, continuando una labor de discusión y de elaboración de planes conjuntos de infraestructura regional.

Recuerdo perfectamente que en el período en que me tocó ser delegado lo que hizo Uruguay fue impulsar o tratar de poner en la discusión regional que la infraestructura de integración alcanzara un poco más que las carreteras y los corredores viales. Se incorporaron las hidrovías, la red ferroviaria, de la cual hace poco terminamos las obras para permitir la interconexión con la red brasileña y, en particular, se incluyó el proyecto de puerto de aguas profundas. Puedo alcanzar al señor Diputado la documentación que respalda lo que estoy diciendo.

En ese momento, el desarrollo de un puerto de aguas profundas estaba pensado para el Puerto de La Paloma. Lo que está incluido como proyecto de Uruguay en la iniciativa Iirsa es la ampliación del Puerto de La Paloma. ¿Por qué hoy no existe el desarrollo de un puerto de aguas profundas en el sucesor de Iirsa, en el Consejo de Infraestructura y Planeamiento de Unasur? Porque esto nació en el año 2011, justo cuando estaba creándose la comisión para definir la localización del puerto.

Cuando la habilitación para construir el puerto sea una realidad, el proyecto sobre puerto de aguas profundas, como proyecto regional, como proyecto de infraestructura de integración regional, va a volver a estar presente en los planes de Uruguay, de cara a la integración de su infraestructura con la infraestructura de la región.

Muchas gracias.

SEÑOR LACALLE POU.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Tiene la palabra el señor Diputado Lacalle Pou.

SEÑOR LACALLE POU.- Señora Presidenta: agradezco especialmente a los Diputados que están anotados en seguida de esta aclaración.

Simplemente para muestra alcanza un botón. Análisis Inicial de Viabilidad para la Instalación de un Puerto de Aguas Profundas en la costa oceánica del Uruguay, informe final, consultor Roberto Suárez Nicolini. En la página 53, "Costos de usuarios con el PAP para combustibles y celulosa", se señala: "4.5 Resumen. En función de los costos de demora mencionados [...], la operación en un PAP [...] más la necesidad de inversiones en la logística de transporte terrestre, hacen que operar en un PAP no sea financieramente viable". Está hablando de combustibles y ahí encuentra la respuesta que su propio informe y mandatado le están dando.

Gracias, señora Presidenta.

12.- Licencias.
Integración de la Cámara.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar la siguiente solicitud de licencia:

Por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

Del señor Representante Pablo Pérez, por los días 11 y 12 de diciembre de 2012, convocándose a la suplente siguiente, señora Lourdes Ontaneda."

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y seis en cuarenta y nueve: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente

De mi mayor consideración:

Por la presente, y conforme al inciso 3 del artículo 1º de la Ley Nº 17.827, solicito licencia por motivos personales para los días 11 y 12 de diciembre del corriente año y se convoque para el mismo a mi suplente respectivo.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente,

PABLO PÉREZ GONZÁLEZ
Representante por Maldonado".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente

De mi mayor consideración:

Por la presente, comunico a usted que renuncio por única vez a la convocatoria de la Cámara los días 11 y 12 de diciembre de 2012.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente,

Carlos Oliver".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Maldonado, Pablo Pérez.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 11 y 12 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente señor Carlos Olivet.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo 1° por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Pablo Pérez, por el período comprendido entre los días 11 y 12 de diciembre de 2012.

2) Acéptase la denegatoria presentada, por esta única vez, por el suplente siguiente señor Carlos Olivet.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado día, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 219938, del Lema Partido Frente Amplio, señora Lourdes Ontaneda.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

13.- Creación, ubicación y particularidades del Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha. (Convocatoria al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP).

——Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: no quisiera alterar el orden de la lista de oradores, pero me parece que sería bueno que el señor Subsecretario de Industria, Energía y Minería, profesor Ortuño, hiciera algunas precisiones respecto a diferentes afirmaciones que se han realizado en Sala.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Tiene la palabra el señor Subsecretario de Industria, Energía y Minería.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Señora Presidenta: queríamos dejar aclarado el cuestionamiento que se hace sobre la perspectiva de manejo de combustibles de granel en el Puerto y consignar que efectivamente ha estado planteado en la proyección de mediano y largo plazo. Insistimos en que este es un proyecto para el desarrollo del Uruguay del futuro y, por lo tanto, tiene en su plan distintas etapas que incluyen, naturalmente, dar respuesta a un largo anhelo planteado en el país por distintas Administraciones de Gobierno: concretar una terminal, un puerto energético. Lo decía en

mi intervención, pero quiero reafirmar que esto ha sido corroborado en la consulta a distintas empresas. Insistimos: participaron más de cuarenta empresas de más de diez países y precisamente en el informe que se hace a la Comisión por parte de quienes trabajaron con las empresas -ya que se leen informes de la Comisión voy a leer este- se dice específicamente y se destaca incluso como una de las condiciones que habilitarían a incorporar la terminal de manejo de combustibles líquidos antes de lo planteado o proyectado en el tiempo, que era el mediano plazo que, y cito textualmente: "Varios participantes, incluido el operador especializado en combustibles [...] y el fondo de inversiones [...], han planteado posibilidades muy interesantes para desarrollar ya desde una primera fase del emprendimiento una terminal especializada en graneles líquidos para la operativa con crudo y sus derivados (bunkering, blending, etc.).- En esta línea también se planteó por algunos participantes la posibilidad de sustituir la operativa de la boya petrolera que opera ANCAP en José Ignacio [...]". Esto ya estaba incluido como posibilidad en los planes de mediano plazo del Ente y culmina haciendo referencia a algún operador; yo no quiero dar los nombres, pero están a disposición de la Cámara. Además, se planteó la posibilidad de que se podría contar con contratos de largo plazo, en el entorno de veinte años, de manejo de graneles líquidos, combustibles, en particular provenientes de Brasil asegurando una operativa mínima al puerto.

Concluyendo: la perspectiva de mediano plazo incluía la incorporación de una terminal que llamábamos energética, no solo para el manejo de crudo sino pensando en los posibles resultados de las exploraciones de petróleo y gas y las demandas logísticas que esto requiere, así como la ubicación estratégica que tiene nuestro país para el movimiento de crudo en la región en un nuevo contexto abierto por los descubrimientos de presal en Brasil. Este contexto ubica a Sudamérica con volúmenes de producción petrolera realmente muy importantes y tanto nuestra empresa nacional como diversos operadores privados ubican e identifican a nuestro país como un posible eslabón en esa cadena de movimiento de petróleo y de crudo a nivel regional, con muchas posibilidades de desarrollo.

Por lo tanto, hay perspectivas de movimiento por necesidades locales y también perspectivas de captación de negocios y movimientos de operativa en el sector hidrocarburos a nivel regional, proyectado por nuestra Comisión y también ratificados por operadores del sector privado. Estos son datos recientes.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Tiene la palabra el señor Diputado José Carlos Cardoso.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Señora Presidenta: la jornada de hoy me parece especialmente interesante porque estamos abordando, en un régimen de debate que no concluye como una interpelación, un asunto de esos que escasamente tenemos oportunidad de debatir en la Cámara porque refiere efectivamente al gran interés nacional y a la posibilidad que tiene Uruguay de dar un paso enorme en su desarrollo. Discutir el contenido de esa propuesta me parece oportuno, así como me parece muy buena la posibilidad de que hayan participado en este plenario la Comisión y el Ministro para intercambiar información, conocer y quitarnos algunas dudas.

Quizá nunca mejor que hoy, en mi calidad de Representante por el departamento de Rocha, quiero hacer algunas puntualizaciones generales sobre el proyecto de puerto de aguas profundas. En Rocha se habla de puerto de aguas profundas hace cien años. Está en el espíritu colectivo la idea de que Rocha tiene un territorio privilegiado; es el único departamento que su costa es íntegramente atlántica. Rocha siempre ha aspirado a ser un departamento que efectivamente se incorpore al desarrollo de la República con una potencialidad que hasta ahora no ha tenido. Recuerdo que desde épocas inmemoriales, cuando comencé a hacer política, el tema puerto de aguas profundas siempre estuvo en la agenda, ya sea a propuesta de los ciudadanos, como una interrogante, como una duda o rescatando viejos proyectos que quedaron a mitad de camino como, por ejemplo, la Ruta Nº 14, cuyo diseño y construcción, aún inconclusa, fue hecha pensando en una transversalidad territorial del Uruguay que terminara en La Coronilla cuando se pensaba que La Coronilla era el lugar donde se podía desarrollar el puerto de aguas profundas.

Hablar del puerto de aguas profundas es hablar de una de las cuestiones que Rocha ha anhelado durante mucho tiempo. Tengo la más absoluta convicción, no de ahora sino desde hace mucho tiempo, de que Rocha quiere un puerto y un desarrollo portuario. Me hago cargo de lo que digo. Hemos tenido en Rocha durísimos debates defendiendo la posibilidad de

ampliar el Puerto de La Paloma y de que Rocha tenga un puerto de aguas profundas.

En 1999, en su Programa de Gobierno, el Partido Nacional incorporó el tema relativo al puerto de aguas profundas en la costa atlántica de Rocha. Por lo tanto, pasamos a considerarlo una cuestión programática. Para nosotros el desarrollo de un puerto de aguas profundas es una cuestión de interés nacional. Obviamente, le sirve al departamento de Rocha, pero se trata de una discusión geopolítica acerca de cuál es el destino del Uruguay -al que no llamaría ni pequeño ni grande-, país con un territorio y una población que puede ser pequeño o muy grande según con quién se lo compare. Es un país que tiene una vocación muy grande en materia de desarrollo.

En los últimos tiempos el Uruguay ha vivido y sufrido lo que significa avanzar en materia de navegabilidad. Y no utilizo la palabra "conectividad", cuya discusión podría ser más amplia. Debemos tener en cuenta lo que significa discutir con Argentina el dragado del río Uruguay. Este río en el que se podría circular durante las veinticuatro horas del día, solamente puede ser usado de día. Esto se debe a que no podemos desarrollar en toda su magnitud la potencialidad de la navegabilidad del río Uruguay. Ello es así por cuestiones de carácter político, estratégicas o económicas que se cruzan entre los países. No podemos olvidar lo que hemos vivido durante muchísimo tiempo con la navegabilidad del Río de la Plata, o la vieja lucha portuaria de Montevideo y Buenos Aires. Es decir que hablar de logística y desarrollo es un asunto muy caro para el Uruguay todo, no solamente para los rochenses.

Pero vuelvo a mi condición de Representante por el departamento de Rocha.

Nosotros somos testigos de un episodio muy relevante en materia de desarrollo. ¿Dónde está el desarrollo del Uruguay? En Montevideo. Uruguay es un país hipercentralizado, macrocéfalo. Ha juntado toda su población en la capital, y es donde desarrolla todo, inclusive la riqueza. ¿Cuál es la principal ciudad turística del Uruguay? Montevideo. El 56% del PBI turístico del Uruguay corresponde a Montevideo. Y Rocha -a todos les gusta decirnos a los rochenses: "ustedes son el lugar del turismo del Uruguay"- representa el 2%, 44% del PBI turístico. ¿Cuál es la ciudad turística por definición? Montevideo. Es la ciudad portuaria, en ella está el puerto del Uruguay.

Del producto bruto general Montevideo produce el 55,14% y Rocha, el 1,92%. Entonces, el interés del desarrollo y la riqueza -insisto y subrayo mi condición de Representante de mi departamento- hace que nosotros seamos los primeros interesados en cambiar esa ecuación, que hace que la riqueza se concentre en Montevideo. Entonces, hemos tenido ese círculo -no sé si virtuoso o vicioso, depende de quién lo mire- en el que la riqueza va generando concentración, población, acumulación y, a su vez, esta produce más riqueza. ¿Es posible quebrar estos números? Si hacemos cosas, es probable. Por la inercia no se va a lograr, ya que es la que nos ha llevado a esto, a las acciones de concentración. Montevideo es la ciudad portuaria y turística

Nosotros, que históricamente hemos defendido la compatibilidad entre turismo y puerto en durísimos debates que durante muchísimo tiempo hemos tenido con la izquierda en mi departamento cuando se argumentaba que el turismo y el puerto eran incompatibles, porque un desarrollo portuario arruinaba el departamento de Rocha, volvemos a decir que puerto y turismo son absolutamente compatibles. Los rochenses somos y tenemos vocación portuaria, no hemos podido alcanzar esa posibilidad. ¿Con esta decisión por parte del Gobierno de impulsar un puerto de aguas profundas se abre esa posibilidad? Yo creo que sí. Por lo tanto, señalo que estamos ante una decisión de carácter histórico y relevante para los intereses del país y, especialmente, de mi departamento. Quizás con esta nueva pauta, en el mediano o largo plazo, logremos cambiar esta inercia de riqueza y de prosperidad concentrada en Montevideo, que se refleja en todos lados. Por ejemplo, en los consejos de salarios se discute por franjas, pero también se diferencia entre Montevideo e interior, porque el interior es más pobre, paga menos salarios y genera menos riquezas. Esa necesidad y ese desafío son los que nos hacen creer que debemos avanzar con cuidado, pero sin temores que nos paralicen, en proyectos de desarrollo de infraestructura para instalar crecimiento en el Uruguay que nos quite del eje montevideano.

En Rocha siempre se dice que los intereses portuarios de Montevideo van a impedir que nuestro departamento tenga un puerto. Yo he participado muchas veces de esas discusiones. Cuando alentábamos un pequeño desarrollo portuario de La Paloma, aparecía esta discusión. Era posible avanzar un poquito en un puerto que tiene un tamaño pequeño. No es un

gran puerto, pero queremos dinamizarlo y estamos muy entusiasmados. Queremos que se nos agregue lo que no tenemos: trabajo y actividad todo el año. Solamente del turismo no se puede vivir. Ustedes van a Rocha y disfrutan del verano, pero cuando se vienen, allá nos quedamos con pocas cosas. Cada vez nos dura menos lo que nos deja el turismo. Hace cuarenta años era muy común que la gente hiciera la zafra. Soy hijo de una empleada doméstica que hacía la zafra en La Paloma trabajando como doméstica en el hotel Cabo ¿Saben qué era hacer la zafra? Era trabajar sesenta días a triple horario para que la plata te durara hasta noviembre. Eso hoy no existe. No hay ninguna empleada doméstica en La Paloma o en la costa de Rocha que diga que ha hecho el dinero suficiente como para vivir todo el año. Por lo tanto, buscamos fórmulas de desarrollo alternativas a las actuales o seguiremos condenados a tener menos desarrollo, menos generación de riquezas y menos posibilidades que Montevideo.

Con ese espíritu es con el que siempre hemos estado a favor de la estructura portuaria. Eso es lo que nos llevó a que en 1994 el Programa del Partido Nacional incorporara el puerto de aguas profundas como un enorme desafío, en función de todos estos elementos que ahora estoy mencionado apresuradamente, aunque hay más.

Cuando se conoció la noticia fuimos a la Presidencia para hablar con la Comisión Interministerial para hacer las primeras preguntas. Obviamente, ahora viene lo que todos debemos hacer: conocer muy a fondo cómo se va a desarrollar este proyecto. Debemos saber si efectivamente no deja de ser una buena noticia que no se podrá concretar porque no se cuenta con las condiciones para realizarse. Esa duda también está en el espíritu de la gente. También existe la duda con respecto a por qué se eligió ese lugar. He escuchado varias explicaciones, hoy otra vez, también en el departamento de Rocha cuando fue la Comisión a realizar su conferencia de prensa y cuando fui a la Torre Ejecutiva a escucharlos. Voy a poner un ejemplo. En Rocha hay una comunidad que aspira a que el puerto de aguas profundas esté en su costa: La Coronilla. Si ustedes van a La Coronilla advertirán que sus pobladores quieren el puerto de aguas profundas, lo que no pasa en otros lugares. Inclusive, en el lugar seleccionado por la Comisión, existe una suerte de indiferencia y perplejidad. Indiferencia porque no se sabe si oponerse aunque, ¿por qué, si realmente existen elementos para oponerse? Perplejidad por decir que esa es la ensenada de mayor riqueza turística que tiene Rocha, el lugar más bello, más hermoso, que está entre La Paloma y el Cabo Polonio, con una enorme potencialidad turística. Quienes conocemos la zona sabemos que cuenta con una extrema belleza que aún no ha tenido desarrollo. Es decir: tenemos dudas que deben ser despejadas. ¿Por qué ese lugar y no otro? Por eso, no será suficiente siquiera esta reunión para terminar de resolver si efectivamente ese es el mejor lugar seleccionado.

También nos preguntamos qué tipo de puerto vamos a tener y sobre ello se abre una enorme cantidad de preguntas. Más temprano el ingeniero Eguía decía que en Rocha preguntaron si iban a entrar los cruceros. Es obvio; es una pregunta lógica. En Rocha hemos soñado con la posibilidad de que, aunque sea alguna vez, un barco con turistas entrara al departamento. Nunca ha podido ser y sí, es un sueño que venga un barco cargado de turistas. Pero eso no ha pasado nunca. Entonces, que le hayan preguntado eso me parece una cosa absolutamente lógica. ¿Será ese el escenario para que el turismo también se apropie de un nuevo instrumento, de una nueva conectividad por agua, de llegada de turistas? Por supuesto que es una pregunta lógica. ¿Será compatible? ¿Traerán la boya petrolera de Maldonado para el departamento de Rocha? ¿Se van a instalar allí los depósitos petroleros de Ancap? La explotación petrolera que se está empezando a hacer en el mar territorial uruguayo o fuera también, ¿podrá tener al Puerto de Aguas Profundas como su operador? ¿Ese será un puerto petrolero? ¿Ese es el perfil? ¿Y cómo es ese perfil? ¿Cómo va a convivir ese puerto, en esa zona, con el departamento de Rocha? Entonces, el Gobierno tiene que comprender que la gente tenga algún temor y que reaccione diciendo: "Bueno, pero, ¿qué puerto nos van a poner?"

Cuando se habla de puerto minero, sabemos que se asocia a un puerto sucio, aunque pueda no serlo. Pero cuando les dicen: "Ese va a ser un puerto minero", la gente imagina una actividad que no tiene nada que ver con esa costa bellísima, de aguas claras, que tiene el departamento de Rocha. Entonces, ¿nos van a arruinar una zona, justo la ensenada más bonita de Rocha, esa que va desde La Paloma a Cabo Polonio y, además, la que tiene hoy más valor turístico? Son dudas que aparecen. Y a esas dudas -vamos a decirlo ya que se encuentra presente el señor Ministro- se le

agregan a veces las torpezas, que suman un elemento que distorsiona estos debates cuando uno ve que el Gobierno, por torpezas -no quiero hoy abrir ese debate de irresponsabilidades- comete errores que alientan a la gente a pensar que a esto no lo controla nadie, como lo que acaba de pasar hace pocos días en el Puerto de La Paloma. Reitero: es una torpeza que volvió a generar una enorme confusión en cuanto a que las cosas no se controlan.

Entonces, hay dudas, hay preguntas.

Yo tengo una lista de preguntas de la que he tachado las que creo ya me respondieron para no repetirlas. Pero tengo algunas preguntas que todavía están sin contestar, que van en la línea de aumentar y perfeccionar la información. Aunque no tengan todas las respuestas, tenemos la obligación de preguntar, porque la única manera de construir un consenso político es con información. No me refiero a que el consenso político lo construyan ustedes con nosotros; no. Estoy preocupado del consenso político mío con los ciudadanos de Rocha, porque yo estoy de acuerdo con la idea, pero para defenderla tengo que estar absolutamente convencido, porque puedo estar caminando por un camino equivocado. Es decir que a partir de una buena idea puedo llegar a un lugar equivocado. Entonces, necesito construir ese consenso; necesito construir fidelidad en la información que tengo para poder trasmitir a los ciudadanos: "Señores: vamos por el buen camino. Lento, porque esto seguramente será para el otro período de Gobierno, pero se van a tomar todas las precauciones, se va a tener información anticipada, se van a hacer todas las audiencias que haya que tomar con los ciudadanos, con los vecinos, con los propietarios, con los interesados". Y no se le va a pedir a la gente legitimidad para opinar; todos tienen capacidad de opinar. Seguro que también hay que saber cuáles son los escalones de esa legitimidad.

El otro día me visitó una delegación del Ministerio con dos consultores internacionales y la pregunta que me hicieron fue: "¿Cómo se construye el diálogo con los ciudadanos?". Bueno, primero estableciendo la legitimidad del diálogo. Esa es una cuestión en la que el Gobierno también tiene que trabajar. Sostener un proyecto de esta naturaleza implica legitimar el diálogo, que no es solo con nosotros, no es solo con los partidos, es con los ciudadanos y es con aquellos que tienen intereses económicos. ¡Por supuesto! ¿Qué tiene de malo que quien tenga tierras, terrenos sobre la costa o haya hecho inversiones turísticas, quiera saber mucho sobre todo y sobre cosas, inclusive, que ustedes no tienen definidas? Entonces, no está mal que se les pregunten cosas ni se irriten cuando se les preguntan cosas que no saben. Es probable que no las sepan, pero hay que preguntarlas, por lo menos para decir: "Esto no lo saben, no es que no lo digan. No lo saben". Eso es parte, también, del diálogo que hay que construir.

La relación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos es para mí una pregunta que ustedes tienen que resolver y explicar. ¿Cuál va a ser la relación entre el Puerto de Montevideo y el puerto de aguas profundas? ¿Cuál va a ser el esquema de diálogo entre ambos y cuál el nivel de interdependencia? Porque tendremos un Sistema Nacional de Puertos, puertos sobre los ríos, el Puerto de Montevideo, buena parte de la razón de esta República. Y este puerto de aguas profundas, ¿va a estar sometido al Puerto de Montevideo? ¿Va a ser parte del Puerto de Montevideo? En la toma de decisiones, ¿el Puerto de Montevideo lo condicionará? Ese es un asunto que me parece debe explicitarse y que hace a la definición política de cómo se administrará la independencia de un puerto de aguas profundas.

Hace un momento, el señor Diputado Lacalle Pou realizó una pregunta que a mí me gustaría reafirmar, porque me parece que hay que trabajar al respecto. La Cipap optó por restringir los lugares de localización del puerto, en lugar de solicitar a los técnicos que hicieran los estudios y realizaran un ranking de los lugares más aptos. ¿Por qué esa restricción? ¿Por qué no se habilitó íntegramente la costa para que la decisión se adoptara sin ninguna restricción previa y no sometida a tres o cuatro lugares: El Palenque, Puerta del Sol, La Esmeralda, La Angostura o, eventualmente, La Coronilla? ¿Por qué? Porque esa es una pregunta reiterada. ¿Por qué ya se determinó de antemano que eran tres o cuatro lugares, nada más, cuando se pudo haber trabajado más anticipadamente? Reitero: me parece que esto hay que explicitarlo claramente.

Como dije, he escuchado varias veces las intervenciones de la Comisión y, por supuesto, estuve en la primera reunión de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado y he leído varias veces las versiones taquigráficas. Dos veces

he escuchado al ingeniero Eguía referirse a los topes. Por ejemplo, hablaba de aquellos barcos enormes, que calan más de treinta metros y dijo: "A esos barcos seguramente no los vamos a recibir". Puso el ejemplo de un barco brasileño, de enorme tamaño, como poniendo un tope hacia arriba. A mí me gustaría saber por qué hay un tope hacia arriba. Es decir, ¿hasta qué calado? ¿Es hasta veinte metros? ¿Y no vamos a aspirar a tener mayor calado? ¿Es posible eso? ¿O no es posible y se descarta de antemano?

Antes se habló del Canal de Panamá. Creo que estamos en un momento de cambios en materia de tamaño de barcos. ¿Este puerto va a tener un tope también o vamos a construir un puerto que no necesariamente tenga ese tope?

Por otro lado, la Administración Nacional de Puertos tiene el proyecto de Puntas de Sayago y he escuchado en varias oportunidades hablar del tema de la regasificadora. ¿Es posible que los dos proyectos sean sumatorios, complementarios, regasificadora en Sayago, regasificadora en Puerto de Aguas Profundas? ¿O el avanzar en Puntas de Sayago ya deja de lado la posibilidad de que aquel sea un puerto con una regasificadora?

En cuanto a las hipótesis de trabajo para el desarrollo de contenedores se abren una cantidad de preguntas. Por ejemplo, ¿qué tipo de régimen económico va a librar el puerto? He escuchado al economista Porto y he leído los informes respecto a cuál es el diseño económico pero además de ese diseño, por ejemplo, ¿el puerto puede incluir una zona franca? ¿O eso no se puede, está limitado? ¿Puede ser un puerto industrial? ¿Podemos tener plataformas industriales dentro del puerto? ¿Es posible sostener eso en el ámbito de los acuerdos del Mercosur? ¿El país está dispuesto a avanzar en esa dirección? Si fuera así, se abre otra expectativa. Si uno mira el tamaño que se ha seleccionado para el área portuaria, parece que se está pensando más en un desarrollo de otras características? Porque más de dos mil hectáreas en esa zona, vaya si es tamaño, ¿no? ¿O vamos a tener un puerto industrial? ¿Cuál sería el régimen impositivo en este puerto industrial?

Por otra parte, por más que sea un puerto de aguas profundas y la distancia a la profundidad marina mayor esté muy cerca, esto implica dragados. ¿En qué mecanismos de dragado se está pensando? ¿Es el mecanismo del que se habló ahora para el canal Martín García? ¿Sería una empresa bajo el régimen privado de licitación internacional, o no se ha pensado ni se ha tenido en cuenta?

En cuanto al territorio, hay una cuestión sobre la que la gente de Rocha pregunta. La instalación de ese puerto va a generar impactos en La Pedrera, en Valizas y en Castillos. Ya he escuchado decir: "No descarten que, dentro de veinte años, la ciudad de Castillos tenga ochenta mil habitantes". ¿Por qué? Porque el puerto y las actividades conexas generan desarrollo. ¿Se ha comenzado a pensar en ese plan estratégico? ¿Se ha pensado en crear un grupo de trabajo? Lo pregunto porque todo eso implica inversiones del Estado, inversiones del desarrollo urbanístico y rediseño de algunas políticas de desarrollo que tenemos en Rocha.

Inclusive, me refiero al diálogo político con el Gobierno Departamental para ver cómo se inserta ese cambio en la movilidad urbanística de desarrollo de toda esa región, en ese semicírculo que también incluye la ciudad de Castillos. Obviamente, eso también deviene en infraestructura, viviendas, carreteras, todo lo que significa reorganizar una parte del territorio del departamento de Rocha.

Hago estas referencias porque esto no supone solo un estudio de sumas o de presupuestos. Seguramente, el Diputado Amarilla hable del tema ambiental pero, como saben, estamos en un territorio con condicionamientos ambientales, frágil en su estructura. Hay áreas que debemos cuidar. No podemos desarrollar todo como si estuviéramos en una zona sin restricciones ambientales; las tenemos; son muchas y es probable que vengan nuevas. El Ministerio está trabajando en nuevas áreas de reserva en el departamento de Rocha.

Con respecto al agua potable ¿hay definiciones sobre la administración del agua potable y su uso en la zona? El agua dulce es un recurso extremadamente importante en los tiempos que corren; es estratégico y todos sabemos cómo es la legislación en el Uruguay. La Constitución de la República se lo da al Estado. Quiere decir que este es un tema típicamente estatal. No es un tema con privados y es una discusión por la que no se debe esperar a nadie, dado que la resolución es solo nuestra en virtud de que el Uruguay incorporó el manejo del agua en su Constitución.

¿Cuáles son las acciones que sobre esto se están imaginando en el futuro?

Tenía otras preguntas para formular, a las que entiendo se dieron respuesta y las conversaré con mis vecinos a partir de la versión taquigráfica. Considero que la versión taquigráfica de la sesión de hoy es un documento respecto de lo que se diga o no se diga, por lo que se informe y lo que no se sabe. En definitiva, es un documento que permite acercarnos a la población interesada.

Entonces, terminando, quiero decir que aspiramos a que el Uruguay tenga puerto de aguas profundas. Aspiramos a que la costa atlántica de Rocha vea ese desarrollo. Aspiramos a que seleccionemos el mejor lugar y no nos equivoquemos en esa decisión y a que haya mucha información que fluya entre las comunidades y el Gobierno. Más vale pecar por decir algo de más en este proceso y no por guardarse la información, lo que genera desconfianza, dudas, perspicacia, por lo que eso debe despejarse rápidamente.

Además, subrayo la necesidad de que haya un trabajo de diálogo político muy fuerte, para que un proyecto, que puede ser de carácter nacional, no se transforme en partidario.

Muchas gracias.

14.- Licencias. Integración de la Cámara.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Dese cuenta de un informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja aprobar la siguiente solicitud de licencia:

En misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

Del señor Representante Doreen Javier Ibarra, por el período comprendido entre los días 13 y 18 de diciembre de 2012, para participar en el Programa de Acompañamiento Internacional Electoral para las elecciones regionales a realizarse en la República Bolivariana de Venezuela, convocándose al suplente siguiente, señor Oscar Andrade".

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y dos en cincuenta y cuatro: AFIRMATIVA.

En consecuencia, queda convocado el correspondiente suplente quien se incorporará a la Cámara en la fecha indicada.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.

De mi mayor consideración:

Por intermedio de la presente comunico a usted que fui invitado para participar en el Programa de Acompañamiento Internacional Electoral para las Elecciones Regionales, el cual se desarrollará desde el 12 hasta el 18 de diciembre de 2012 en la República Bolivariana de Venezuela.

Por consiguiente, solicito licencia por "misión oficial" desde el 13 hasta el 18 inclusive, convocándose a mi suplente señor Óscar Andrade.

Sin otro particular, saluda atentamente,

DOREEN JAVIER IBARRA
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Doreen Javier Ibarra, para participar del Programa de Acompañamiento Internacional Electoral para las elecciones regionales a realizarse en la República Bolivariana de Venezuela.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 13 y 18 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal C) del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia en misión oficial, por el período comprendido entre los días 13 y 18 de diciembre de 2012, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Doreen Javier Ibarra, para participar

del Programa de Acompañamiento Internacional Electoral para las elecciones regionales a realizarse en la República Bolivariana de Venezuela.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 1001, del Lema Partido Frente Amplio, señor Óscar Andrade.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

15.- Creación, ubicación y particularidades del Puerto de Aguas Profundas en el departamento de Rocha. (Convocatoria al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas (CIPAP).

——Continúa la consideración del asunto motivo de la convocatoria.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: antes que nada, quiero pedir al señor Diputado Cardoso que nos las haga llegar las preguntas que ha formulado, si las tiene por escrito, a fin de ir organizándonos mientras hacen uso de la palabra los demás oradores.

De cualquier manera, quiero hacer algunas precisiones. Yo comparto que el consenso requiere información fidedigna. Es una condición necesaria, pero no suficiente. Lo digo, porque hemos dado mucha información de algunas cosas y, sin embargo, no se ha logrado el consenso necesario. Esto no quiere decir que no haya que seguir intentándolo.

Por otra parte, escuché algunas preguntas que me llevan a la necesidad de ubicar en qué etapa estamos. Estamos en la etapa de la definición de la localización, no del proyecto ejecutivo. Se han analizado, pero no sé cuánto va a crecer la población de Castillos. Entre otras cosas, destaqué la actitud estratégica del Presidente de la República, quien está promoviendo la realización de una idea que tiene cien años y que nunca se hizo -ni siquiera intentaron hacerlo, menos intentaron responder algunas preguntas y mucho menos la que se hace el señor Diputado Cardoso-, sabiendo que esto va a ocurrir después de que termine su mandato.

Esto es lo fundamental y está determinando que no se trata de un proyecto partidario desde el punto de vista político, porque lo va a realizar otro Gobierno. Esto ya de por sí está marcando un talante diferente y creo que el puerto de aguas profundas no se pensó, así como tampoco las preguntas que el señor Diputado Cardozo se hace y otras, porque muchos Gobernantes entendieron que como no era algo realizable durante su período de Gobierno, era mejor no molestarse.

Coincido con que la verdadera descentralización ocurre si las inversiones se radican en los distintos lugares. ¡Vaya si en estos últimos años hemos dado muestras de eso promoviendo la localización de inversiones en el resto del país! Tan es así, que se ha dado un crecimiento de los salarios en el interior y la brecha de injusticia con respecto a la capital se ha ido cerrando. En algunos sectores, como el de la salud, esa brecha -no sin dolor de cabeza- se solucionó en 1985 a partir del sindicato fuerte, obviamente; pero cuesta.

De cualquier manera, no quiero partir de la base de que nosotros no vamos a cumplir la ley. Nuestro ordenamiento territorial y normas ambientales nos obligan a hacer cosas con la población, que hemos hecho y que seguiremos haciendo.

Quiero decir al señor Diputado Cardoso que tenga presente que no nos irritan las preguntas. Lo que nos molestan son los calificativos, pero las preguntas nunca molestan. Este es el talante con el que queremos seguir trabajando.

Con respecto al diálogo, él tiene constancia de lo ocurrido en La Paloma. No sé a qué torpezas se referirá, pero después las analizaremos. En lo que refiere a La Paloma, los hechos ya hablaron por nosotros en cuanto a nuestra actitud de diálogo con la población. Por 250.000 toneladas de madera por año, lo que es insignificante respecto de la producción que hay en esa zona, no sé cuántas veces concurrimos al departamento para hablar con todo el mundo y a explicar todo. Inclusive, seguimos la estrategia -a los Diputados Cardoso y Aníbal Pereyra les consta- de ir cumpliendo los compromisos que asumimos y más. Tanto

es así que hoy tenemos construido un camino de acceso independiente, por hacer cosas que no deberíamos hacer, porque que los camiones tienen que ir por las rutas nacionales es de Perogrullo. Sin embargo, hicimos caminos alternativos que han quedado muy bien, pero para que nadie nos pueda acusar de cualquier eventualidad, como se afirmó que contaminábamos las aguas -eso no es cierto; está demostrado por el LATU que las playas de La Paloma no están contaminadas, pero alguien lo dijo y lo hizo generando prensa- y no queremos que se nos tilde de atentar contra la temporada turística porque pasaron camiones durante un mes; lo que hacemos es postergar para el 1º de marzo la carga correspondiente.

Estoy de acuerdo con lo que se ha planteado. Vamos a responder todo lo que haya que responder, pero en materia de diálogo con la población, hay hechos que hablan por nosotros; en materia de cumplimiento de compromiso con la población, hay hechos que hablan por nosotros, no solo de cumplimiento de lo que escribimos, sino más allá, para dar garantías a todo el mundo de que lo que queremos es el desarrollo. ¡Y vaya si en estos Gobiernos que estamos llevando a cabo, hemos promovido grandes inversiones en el interior del país para cortar con esa macrocefalia y distribuir los recursos de la mejor manera, conscientes de que tiene que llegar el desarrollo!

Pero necesitamos que no haya oposiciones baladíes al desarrollo. Necesitamos que ese desarrollo se dé -como todos queremos- en forma sostenible con el respeto al medio ambiente, pero tenemos que hacer que las cosas ocurran, y espero que sea con el consenso de todo el mundo. ¡Ojalá así sea! Y si no lo es, tenemos una responsabilidad en cuanto a que las cosas ocurran, con las precauciones que haya que tomar, porque el desarrollo de la gente lo requiere.

Soy consciente de que, en particular, en Rocha hay un sentimiento de que los desarrollos de infraestructura no han llegado como corresponde y de que, en cierta medida, como el departamento es mirado solamente como un enclave turístico, no tiene el respaldo necesario en infraestructura para llevar adelante un montón de cosas que se hacen. Por eso, en cuanto al desarrollo de la hidrovía Uruguay-Brasil, estamos pensando que por esa zona se localice -inclusive, lo planteó el Presidente de la República- una nueva planta de celulosa, si los inversores privados así lo quieren.

Hay que ofrecer esas condiciones, porque hay que sacar 4:000.000 de toneladas de madera de la región Este, de las cuales Rocha da cuenta en forma muy importante. Para eso se precisan enclaves portuarios, de modo tal que los camiones no estén circulando por las rutas. Además, hay que aprovechar un momento de alza para no afectar la actividad de los que están; no es lo mismo afectar la actividad de los que están, que la de los que supuestamente van a venir y todavía no han hecho una inversión. Ese es el talante con el que nos estamos moviendo.

Quiero dejar constancia de que no vamos a construir el puerto ahora. Todo lo que estamos haciendo es dejar las bases sentadas para que el próximo Gobierno continúe el camino. Si es una política de Estado mejor; de lo contrario, será una política con todos los que quieran acompañar el desarrollo del Uruguay, porque de eso se trata: el desarrollo material, que trae el desarrollo y el progreso de las personas, que todo el mundo está reclamando.

Entonces, nos quedamos analizando las respuestas para no alterar el orden de la sesión, señora Presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Tiene la palabra el señor Diputado Aníbal Pereyra.

SEÑOR ANÍBAL PEREYRA.- Señora Presidenta: quiero comenzar haciendo referencia -de acuerdo con lo manifestado en esta Sala y públicamente en los medios de comunicación- a los motivos por los que hoy están con nosotros, en esta sesión en régimen de Comisión General, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y la Cipap en pleno.

Los motivos que llevaron a que la primera convocatoria -la del 21 de noviembre; hace pocos días- se frustrara fueron que el Parlamento Nacional no tenía los elementos necesarios para analizar un emprendimiento de esta envergadura. O sea que los legisladores, a la hora de abordar una iniciativa que está en el Parlamento desde junio de este año y que el Senado está considerando, no teníamos los elementos como para llegar a las conclusiones que nos permitieran votar ese proyecto que, tal como establece la Constitución de la República, es el primer paso con el fin de seguir avanzando en las concreciones.

Creo que no tenemos dudas; desde el punto de vista de la teoría, todos estamos de acuerdo pero, quizás, la práctica -ya ha pasado y nos está pasando- nos separe; espero que no.

En realidad, creo que si esta Comisión General deja algo meridianamente claro es que la información que la Cipap vuelve a verter en el Parlamento -más que en el Parlamento nacional, públicamente, porque las versiones taquigráficas son públicas y cualquier ciudadano puede leerlas- está en nuestro poder por lo menos desde el 8 de agosto de este año. Es la tercera vez que la Cipap viene al Parlamento a plantear en forma desmenuzada las conclusiones para definir la localización. Todos los parlamentarios pudimos contar con los elementos que llevaron al Poder Ejecutivo a ir dando los pasos que hoy está dando. Más allá de lo que decía el señor Diputado José Carlos Cardoso, que es cierto, acerca de que nosotros -cuando digo nosotros, me refiero a los Diputados del departamento de Rocha-, inmediatamente tuvimos conocimiento de la resolución presidencial que avalaba el informe de la Cipap, solicitamos una reunión y la Cipap en pleno nos recibió y estuvimos conversando por dos o tres horas. En ella nos dieron todos los elementos y formulamos todas las preguntas que se nos ocurrieron.

Digo esto en el marco del concepto que estoy reafirmando, porque cuando no se hizo la primera reunión de la Comisión General fijada para el 21 de noviembre, se llegó a deslizar públicamente que el Gobierno quería ocultar algo. Si algo no quiere ocultar el Gobierno es este proceso y la concreción de algo tan estratégico para los uruguayos. Y una vez más, está demostrado -quiero que hoy quede claro expresamente- que esas dudas nunca existieron. Por el contrario; hoy quedan absolutamente descartadas las sombras que se quisieron echar con respecto a los intereses en este proceso. Tan claro es que el propio convocante no hizo referencia a la falta de información; tan claro es que el propio Diputado convocante, que hace quince o veinte días hacía girar la matraca con ese argumento, dejó de hacerlo y salió para otro lado. Y está bien, porque, en este caso, lo que abunda no daña. Acá lo que no está faltando es información. Inclusive, si algo manejan los legisladores de la oposición que han hecho uso de la palabra hasta ahora es información, y la información es del proceso que se ha dado.

Por lo tanto, no quería dejar pasar ese aspecto, señora Presidenta porque, sin lugar a dudas, está enrabado con otro, relativo a las decisiones políticas. Todos los partidos políticos que hoy tienen representación parlamentaria han planteado a los ciudadanos –a través de un planteo político claro; esto lo voy a demostrar ahora- que desde el año 1999 está incorporado en cada uno de nuestros programas de gobierno -como muy bien decía el señor Diputado José Carlos Cardoso- el tema del puerto de aguas profundas y que, inclusive, en todos se establecían localizaciones.

Debo decir que tengo todos los programas y que los he leídos. Por suerte, estoy bien informado de lo que decían los programas de todos los partidos políticos. Y todos esos programas establecían, reitero, las localizaciones. El Partido Nacional decía: "Concretar" -no es lo mismo que poner a consideración; el Partido Nacional llamaba a concreciones- la construcción del puerto de aguas profundas de la costa atlántica". No quiero leer todo los programas; todos lo dicen. Si alguien los quiere leer, se los alcanzo.

En cuanto a los programas de este último período de Gobierno, quiero leer una entrevista del 13 de octubre de 2009, del diario "El País", a quien era candidato a Vicepresidente de la República por el Partido Nacional, en el marco de un anuncio que el Partido Nacional realizó en la región Este, no en Rocha, sino en Treinta y Tres, que decía: "El Partido Nacional anunció que de llegar al Gobierno construirá un puerto de aguas profundas en Rocha, en el marco del Plan Este," -ya había un plan concreto; por eso digo no son consideraciones, sino planes concretos- "un programa de desarrollo que abarca además a Treinta y Tres, Maldonado, Cerro Largo y Lavalleja.- Ayer, en el Centro Comercial industrial de Treinta y Tres, el candidato a la Vicepresidencia de la República, Jorge Larrañaga, dijo que un puerto de aguas profundas en la costa de Rocha será una de las obras 'descentralizadoras de mayor importancia histórica en décadas' y 'un objetivo central' de un eventual gobierno nacionalista". Después, hace otro desarrollo que va en la línea de explicar el por qué de un puerto de aguas profundas. Más adelante consideró: "[...] ese puerto permitirá al país 'profundizar su apertura al mundo' ya que fijará 'un alto horizonte de destino para la mejora de la inversión productiva y la generación de empleos'". Claramente establecía que era una obra descentralizadora de la mayor importancia histórica en décadas.

Nosotros compartimos absolutamente todo ya que entendemos que las decisiones que se están tomando van en ese rumbo, y en el marco de lo que decía el señor Ministro, estamos definiendo la localización. Acá se dijo que sobre el puerto de aguas profundas en el período de Gobierno de nuestra fuerza política, el Frente Amplio, se había hablado de cinco lugares diferentes. Podemos remontarnos -como bien se decía aquí- a 1900 y desde ese entonces a la fecha se ha hablado de innumerable cantidad de propuestas. Una de las que más se aproximaron fue la que conocemos por cuentos de gente que hoy tiene ochenta años y que recuerda a sus padres trabajando en lo que fue la primera acción concreta sobre La Coronilla, antes de la Primera Guerra Mundial. En esa época hubo una empresa alemana que hizo estudios, visualizando un puerto de aguas profundas en el balneario La Coronilla. Obviamente, hoy tenemos otros elementos y los técnicos determinan que la cota de profundidad 20 está a más de veinte kilómetros de la costa. En esa época se hablaba de un puerto de aguas profundas a 17 metros; después de los 17 metros hay piedra en La Coronilla. El ingeniero podrá demostrarlo mejor que yo. Eso demuestra viabilidad económica y ambiental. Y desde entonces hasta la fecha, el camino que más se ha acercado a concretar un puerto de aguas profundas es el que hoy estamos transitando. ¿Por qué? Es cierto que hubo propuestas, pero ha sido a partir de la ley de iniciativa privada, que determina que un privado, según sus intereses, diga: "Yo quiero que el puerto se haga tal lado por estas características de inversión". Y la primera no fue en el Gobierno del Frente Amplio de este período; tengo los recortes de la época.

Ahora voy a pasar a otro punto al que se hizo referencia. Quiero dejar bien claro un concepto que se dijo acá y que es absolutamente errado con respecto a lo que realmente ha pasado.

Voy a referirme a las propuestas puntuales sobre construcciones de desarrollo portuario en la zona. Si lo comparamos con lo que se está procesando hoy sobre el puerto de aguas profundas: ¡Dios mío! Me estoy dando cuenta de que nosotros como oposición éramos unos nenes de pecho. Porque todo lo que hoy se está planteando con respecto al proceso de definición de locación de un puerto, ya se hizo. Tengo todos los recortes de prensa. Además, está la discusión parlamentaria -podemos recurrir a esta- de la definición de construcción del puerto de aguas profundas en el Puerto de La Paloma; decisión que fue adoptada en ese Gobierno. El Ministro era el ingeniero Lucio Cáceres, que el 21 de febrero de 1999, estuvo en La Paloma y señaló que se iba a hacer un puerto de aguas profundas. Y en julio colgaron de la página web el llamado a licitación. De febrero a julio: puerto de aguas profundas en menos de cinco meses. Para quienes hoy llamaron a la Cipap en tres meses tres veces -en esa época no sé quienes eran parlamentarios; no me gusta hablar de historia-, esta es una diferencia importante.

(Interrupción del señor Diputado José Carlos Cardoso)

——El señor Diputado Cardoso se acuerda; después le pregunto.

El ingeniero Cáceres decía: "Realizamos este anuncio ante los propios vecinos del Puerto de La Paloma que serán los beneficiarios de la iniciativa que realiza el Gobierno. Se está concluyendo la toma de la refrenda del pliego de Licitación Pública internacional para el llamado a concesión". Llamado a concesión pública internacional, estudio de impacto medioambiental, localización si era ahí o en El Palenque, cuatro lugares... Ojalá hubiera habido cuatro lugares.

También este artículo de prensa dice: "Cáceres reveló que en las últimas horas un grupo de empresas australiano-inglés-estadounidense dedicado al manejo" -esto está interesantísimo- "del mineral de hierro y que se encuentra en la región, buscando un lugar para instalarse, se reunieron con nosotros en el Ministerio en una etapa preliminar [...]". Anteriormente había propuestas de mineros que en apariencia tenían intención de instalar ahí el puerto. En menos de seis meses se colgó en la página web, se hizo un llamado internacional. No vino nadie, ni el loro. Pero se hizo.

El 22 de febrero de 1999, en el diario "El Observador", se dice: "Especificó" -estamos hablando del Ministerio de Transporte y Obras públicas, por supuesto- "que llamará a licitación pública internacional para la construcción del puerto oceánico de aguas profundas de la paloma (Rocha).- Así lo anunció el titular de la Cartera ingeniero Lucio Cáceres". Más adelante dice: "Especificó que la construcción de un puerto de este tipo insume unos 'cuatro años de trabajo'". Ya se estaba hablando de las obras para la licitación. El estudio de impacto ambiental no se nombra. Y habla de la historia de los puertos.

Posteriormente, en julio de 2002, en otra nota periodística de la época hay expresiones de 5 de enero de 2002 del ex senador Carlos Julio Pereira, que expresamente planteaba la construcción del puerto oceánico de La Paloma. Dijo: "Formar una conciencia popular sobre el tema y vencer resistencias y temores de algunos intereses en la región,". Más adelante menciona: "[...] algunos piensan que si se construyeran puertos en La Paloma se vería afectado el turismo". Continúa: "[...] los Centros turísticos de playa están próximos a puertos muy importantes [...]. En Miami, los hoteles están prácticamente sobre el puerto y lo mismo sucede en algunos lugares de España". Esta era una expresión política de un Senador de la República del Partido Nacional que avalaba estos emprendimientos públicos que se estaban llevando adelante. Una licitación pública para la construcción de un puerto de aguas profundas en La Paloma fracasó porque no había nada que determinara su viabilidad real.

Ahora sí quiero abordar algo que acá se planteó como de soslayo, pero que no es menor.

Se hizo referencia al compromiso del erario y a los recursos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas invirtió. Y digo bien claro: "invirtió", porque para mí fue lo que hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el período pasado. Esa inversión se hizo a partir de que la Junta Departamental de Rocha, con los treinta y un votos de los Ediles de todos los partidos, avalara la venta de 51 hectáreas de la Intendencia de ese departamento al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La característica estratégica de esas hectáreas es que están frente al puerto, sobre la costanera. Obviamente, -y sin lugar a dudas- esta operación se hizo pensando en el desarrollo estratégico del puerto de La Paloma.

Yo quiero dejar una diferencia bien clara con respecto a los conceptos, porque no son menores. Esta inversión pública pasa de un dominio público departamental a un Gobierno nacional. Esto, lejos de ser un gasto, para nosotros es una inversión, entre otras cosas, porque como acaba de decir el Ministro, la tierra en esa zona se ha valorizado desde esa época hasta la fecha. Pero no sólo por eso, sino por otro elemento. Acá parece que nos golpeamos la cabeza a cada rato y nos olvidamos de lo que hacemos.

En 2002, a impulso del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se llevó adelante -y quiero realizar una diferencia sustancial, porque acá se ha planteado que todo esto se ha hecho sin incorporar a los actores y hay un actor fundamental en esta decisión que ha tomado la Cipap, que es la Intendencia Departamental de Rocha. Las definiciones que se han tomado con respecto a la localización y otros aspectos han sido parte del trabajo mancomunado de los Gobiernos nacional y departamental, y de definiciones en conjunto. Y eso no es nada menor, habida cuenta de que hay ejemplos como el que me voy a referir ahora. Estoy hablando de lo que se llamó en esa época el Proyecto Puerto Graneles S.A., que era un emprendimiento con capitales chilenos, que también se hizo a través de la licitación privada y que en pocos meses se definía la transferencia del puerto a una operativa. Voy a leer un artículo del diario, para no modificar lo que efectivamente se dijo: "El proyecto consiste en la instalación de un muelle a 1.300 metros de la costa de La Paloma para que allí puedan atracar los buques graneleros de gran calado. Desde el atracadero se tenderá una cinta transportadora a la costa para cargas y descargas a granel".- Escuche bien, señora Presidenta: "La concesión a 50 años presenta como contrapartida la posibilidad del Estado de revocar la concesión [...] 'por razones de interés público', informó, [...] el subsecretario de Transporte, Juan Luis Aguerre Cat.- Añadió que no se pide canon porque sería contradictorio a los estímulos tributarios [...]". Esto quiere decir que toda esta discusión que tenemos hoy acá, si se hubiera concretado el Proyecto Puerto Graneles, era historia, porque el puerto y el respaldo portuario del puerto de La Paloma por cincuenta años estaba en manos de un consorcio chileno, que consistía en construir una cinta granelera para sacar madera. Esas cincuenta hectáreas por las cuales hoy se nos critica que pagamos US$ 15:000.000 son las mismas que regalábamos. Esto parece de locos.

El 2 de marzo de 2004, Alberto Peña, Director General del Ministerio de Transporte y Obras Públicas dijo que se espera que la Comisión se expidiera lo antes posible. "Indicó que si la Comisión de Adjudicación aconseja que la propuesta es ventajosa y el Ministro decide adjudicarla, Puerto Graneles deberá pasar por varios procedimientos antes de comenzar las obras. Lo primero será presentar el proyecto ante la Dirección Nacional de Medio Ambiente (Dinama) para obtener la autorización ambiental. Luego deberá ir a la Intendencia Municipal de Rocha (IMR)" -escuchen bien; estamos hablando de las mismas 51 hectáreas- "para garantizar que sigue todas las ordenanzas de la

comuna ya que la obra se realizará en terrenos municipales".

¿Se realizará en terrenos municipales? Se la concesionaban por cincuenta años sin que el privado pagara un solo peso para desarrollar la obra del puerto. Esto sí es administrar mal los recursos de la gente y del erario. Y tiene una diferencia sustancial. Es cierto: nosotros nos opusimos a este desarrollo portuario, a esta propuesta de desarrollo portuario, porque era absolutamente contradictoria con lo que hoy estamos hablando.

Lo que tampoco se dijo sobre el Puerto de la Paloma -y yo quiero saber si en este caso tienen el mismo concepto de que es un gasto del erario- es que se han invertido otros US$ 15:000.000 para recuperar, tal cual explicó el Ministro, el transporte de carga de cabotaje interno. Estoy hablando de US$ 15:000.000 de dragado, de construcción de espigón de cierre y de escollera. No tiene nada que ver.

Para nosotros acá hubo inversión y lo fundamentamos. A los que se preocupan por el erario, les digo: ¡Qué lastima que cuando se les ocurrió apoyar este proyecto no se acordaron! Porque esas 51 hectáreas por las que se preocupan que el Ministerio pagó US$ 15:000.000, se las regalábamos a un consorcio extranjero por cincuenta años, sin contrapartida de nada. Pastillitas para la memoria. Esto tiene que ver con lo que estamos hablando. Yo no estoy hablando del pasado por hablar de lo que pasó; estoy mencionando hechos que han condicionado esta discusión del hoy con respecto al desarrollo portuario.

Por lo tanto, vuelvo al concepto general, porque lo más importante -más allá de dar nuestras opiniones-, es concretar lo que vinimos a hacer en esta Comisión General.

El motivo por el cual se llamó a la Cipap y al Ministro fue la falta de información. Hoy quedó absolutamente claro que esa información está desde el primer día, no sólo en el Parlamento sino a disposición de cualquier legislador. Además, me consta que la Cipap ha estado en varios ámbitos trabajando en este sentido, inclusive en el departamento de Rocha, a través de contactos públicos y de trabajos en la Intendencia de Rocha. Asimismo, debemos tener en cuenta que hay definiciones estratégicas, como decía el Ministro, a nivel de todos los partidos. El acuerdo estratégico de 2030 está firmado por todas las autoridades partidarias de todos los partidos políticos, empresarios y trabajadores. Además, mañana el Senado se apronta a discutir lo que para nosotros es lo más importante: la habilitación por parte del Parlamento a seguir trabajando en la definición del puerto. Yo no dudo de que si todos nuestros partidos, en los programas, afirmamos no solo la necesidad sino -como leí que dijo el candidato al Vicepresidente de la República del Partido Nacional- el plan concreto de construcción y desarrollo de un puerto, inclusive con el agregado que se le ha hecho al proyecto de ley sustitutivo, que el Parlamento no tiene más que habilitar la discusión de esta ley para seguir avanzando, obviamente, considerando todos los aspectos que corresponda. Fui bastante claro en demostrar cómo se han iniciado procesos de construcción de puertos de menor envergadura que el de que se está hablando hoy, sin hacer una tercera parte de lo que hoy se ha hecho, y sabiendo que es simplemente para definir la localización. Después, sobre el proyecto concreto, habrá otros avances. Me parece importante que quede constancia en la versión taquigráfica de cuál es el texto que va a venir a la Cámara y que se le agrega, a sugerencia de los Diputados de la oposición, que las obras portuarias y de infraestructura que allí se localicen deberán contar previamente con todas las habilitaciones y autorizaciones que la normativa vigente exige, en especial las respectivas al ordenamiento territorial y al medio ambiente. Con este agregado queda más que claro que los avances a realizarse a posteriori tienen que hacerse teniendo determinados cuidados.

Termino, señora Presidenta, convencido de que hay un proceso que debemos seguir construyendo. Y no lo digo solo como Diputado de un departamento que sin lugar a dudas tiene la responsabilidad de analizar y de afrontar un proyecto de esta magnitud por lo que implica de aquí hacia adelante, sino porque no queremos seguir viendo -como en muchos departamentos del interior- cómo nuestra gente emigra, se va por no tener oportunidades. En estos últimos cinco años el departamento de Rocha revirtió determinadas circunstancias históricas; hoy estamos por debajo del promedio de desempleo nacional, y ha sido porque el departamento ha tenido oportunidades como nunca antes. Una forma de enfrentar estas oportunidades es trabajar seriamente en estos proyectos articulados entre el Gobierno nacional y el Gobierno Departamental.

Otro aspecto que me quedó en el tintero -y que marca una diferencia sustancial con lo que se hace ahora- es que los proyectos portuarios que se planteó instalar en Rocha tuvieron la posición contraria de los Intendentes de la época. Concretamente, no solo el Frente Amplio planteó que el proyecto Puerto Graneles S.A. era inconveniente -y hoy los hechos nos demuestran que estábamos en lo correcto-, sino que también el Intendente de la época, Irineu Riet Correa, estuvo absolutamente en contra de su instalación y se impuso. No me quiero imaginar qué podría haber pasado si esta Intendencia hubiera planteado alguna duda -aunque ni cerca parecida a esa- con respecto a este proyecto de emprendimiento.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Orrico)

——Por eso creo que esta jornada va en la línea de lo que hace unos cuantos meses la Comisión que tiene a cargo instrumentar este proyecto -que para nosotros es estratégico e histórico-, viene cumpliendo, y lo más importante para nosotros, como legisladores, es apoyar esa decisión.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR VÁZQUEZ.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR VÁZQUEZ.- Señor Presidente: en primer lugar quiero dejar constancia de que en el Capítulo 9 de nuestro Programa de Gobierno expuesto a la ciudadanía en la última elección se establecía: "El Uruguay debe posicionarse como la puerta de entrada a la Cuenca del Plata y para eso promoveremos un puerto en el Océano Atlántico, de agua profunda para que los grandes barcos recalen en ese puerto, se eviten la entrada a los ríos y puedan llegar o salir con su carga completa".

Esto está inspirado en la historia porque José Batlle y Ordóñez, en el año 1903 y luego en 1913, fue el que estuvo más cerca de la construcción de ese puerto. Tanto es así que se aprobó la Ley Nº 4.386, en la que se disponían determinadas partidas económicas para su realización y además preveía la conectividad ferroviaria -como se dice ahora- con Paraguay y Bolivia. Por tanto, históricamente fuimos los primeros.

Cuando nos aprestamos a abordar este tema, los legisladores de Vamos Uruguay, del Partido Colorado, nos planteamos algunas hipótesis que nos podían ayudar a aproximarnos a una decisión. Nos preguntamos: ¿Qué destino tiene y quiere Uruguay? ¿Quiere y tiene que vivir introducido en su monólogo permanente, bajo esquemas perimidos que llevan a su deterioro? ¿Uruguay quiere y tiene que seguir sumido en su pequeñez territorial? ¿Quiere seguir experimentando la integración latinoamericana marcada por sus dos grandes vecinos? ¿Quiere integrarse a esa convulsionada organización de países, conmovida además por conflictos ancestrales por problemas fronterizos, políticos, económicos y sociales?

Concluimos en que nadie en el país quiere un futuro detenido en el tiempo. Muchas veces hemos escuchado esa frase que dice que Uruguay llega treinta años después a las cosas que acontecen en otros lugares. No queremos vivir paralizados por la incertidumbre que generan esos conflictos, y tampoco sujetos a los vaivenes económicos, sociales y políticos que hoy nos trasmiten los países más cercanos a nuestro territorio. No queremos vivir así, por nosotros ni por las generaciones que vendrán. Por el contrario, este es un punto de partida para la solución de los problemas que nos afectan.

Se debe auscultar en profundidad el mundo externo que hoy la globalización nos acerca. Esto nos introduce en un presente que nos enseña y que no nos permite seguir detenidos en el tiempo. La tecnología y los conocimientos, cada día más dinámicos, no nos permiten seguir esperando. Por el contrario: es la hora de tomar decisiones que convengan al interés nacional y a la población del país.

Nuestra historia patria, y en particular el Partido Colorado desde el fondo de su historia, han impulsado la construcción de un país desarrollado desde su creación, y fundamentalmente a partir de Batlle y Ordóñez, con su acción modernizadora; nos proyectamos hacia esa tarea. Decía Batlle que las naciones se forman y viven proyectando la construcción de su futuro. Uruguay históricamente viene padeciendo temores por las acciones geopolíticas de nuestro vecino platense, que en algunos casos pretende anular nuestra legítima presencia en este Cono Sur de América.

Precisamente, en materia portuaria tenemos una posición estratégica, codiciada, que nos hace estar siempre en guardia, y que hemos defendido con una política diplomática ajustada a nuestro derecho y al derecho internacional para salvaguardar nuestra sobe-

ranía. Lamentablemente, en este último tiempo ha habido algunos conflictos que nos están demorando y que han provocado desocupación y desesperanza laboral, produciendo la emigración de compatriotas, mujeres y hombres, que en muchos casos son los más capacitados. Este es un fenómeno que evidentemente condiciona el futuro de nuestro país.

Entonces, un puerto de aguas profundas es una prioridad insoslayable que no ha podido ser concretada. Recién lo decía el señor Subsecretario, la historia de las iniciativas empezó allá por 1873 y luego se depositaron en 1964. Sin embargo, ha habido una enorme cantidad de iniciativas que nunca se concretaron, también por el conservadurismo de la sociedad rochense; tenemos que decir las cosas como son.

Por lo tanto, redefinamos nuestra vocación marítima; es un mandato. Apoyemos la instalación de un polo de desarrollo portuario en nuestro territorio marítimo, en las costas de Rocha. Observemos con cuidado el escaso crecimiento demográfico nacional. Asentemos nuestra presencia en el Atlántico Sur, en nuestro territorio marítimo con una salida directa al mar internacional, sin obstáculos, sin canales y sin permisos de nadie. Acentuemos nuestra posición estratégica en la Cuenca del Plata. Constituiremos así una presencia trascendental para el desarrollo económico, social y político, reafirmando nuestra soberanía nacional en el Cono Sur de América y, además, independizando totalmente a nuestro país, como lo quisieron nuestros próceres, por lo menos el nuestro: Fructuoso Rivera.

Han sido muchas las propuestas para instalar un puerto de aguas profundas, como decíamos anteriormente. Se trata de una costa comprendida entre el límite del Río de la Plata, cuando llega a Punta del Este, y la desembocadura del arroyo Chuy, en la frontera con Brasil, que tiene una longitud de 200 kilómetros. Por eso, tenemos que apoyar el proyecto de un puerto de aguas profundas, lo que no significa estar de acuerdo con su instalación en el lugar elegido. Tendremos que seguir discutiendo este aspecto, pero no podemos desconocer la influencia de la construcción de un puerto de aguas profundas, máxime en las condiciones que tiene un país como Uruguay, puerta al mundo de la Cuenca del Plata. Es bastante obvio lo que estoy diciendo.

No podemos olvidar que, según cifras mencionadas, el 90% del comercio internacional se mueve por el mar. Uruguay tiene la oportunidad de convertirse en la puerta logística de la región, de todos los puertos de la hidrovía y de algunas zonas del interior de Argentina y Brasil, en el caso del primero por la saturación del puerto bonaerense y la lejanía de otros puertos oceánicos de ultramar, y en el caso del segundo, por la saturación de sus puertos -que están por colapsar- para enviar sus producciones al exterior.

Por tanto, señor Presidente, estamos de acuerdo con que se estudie en profundidad y se lleve adelante, sin desconocer todos los aportes técnicos que hacen a la construcción de ese puerto de aguas profundas.

Gracias.

SEÑOR PEREYRA (don Aníbal).- ¡Apoyado!

SEÑOR MUJICA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR MUJICA.- Señor Presidente: el señor miembro convocante me citó en su intervención, y me anoté para hacer uso de la palabra porque fue un honor que lo hiciera, aunque la cita no reflejó todo mi pensamiento sobre este tema.

En primer lugar, como se ha dicho hasta el cansancio en el día de hoy, la instalación de un puerto de aguas profundas requiere que tenga viabilidad económica. Nuestro Gobierno ha avanzado lo suficiente como para poder decir al país que estamos absolutamente convencidos, como fuerza política, de que el puerto de aguas profundas en el Uruguay tiene viabilidad económica de largo plazo, que vale la pena esforzarse por tenerlo. Naturalmente, deberá tener, además, viabilidad económica para el operador portuario que se elija, y sobre eso habrá que seguir trabajando. Pero, ¡cuidado con trabajar solo con las cifras de las cargas que tenemos hoy, porque todos sabemos que estas infraestructuras generan negocios que no existen hasta que ellas existen!

¡Cuidado también con creer que solo hay pensamientos neutros sobre este puerto! Mire, señor Presidente: en Uruguay también tenemos porteños. Al final de cuentas, la palabra "porteño" quiere decir "del puerto", y los montevideanos, que somos los porteños del país, tenemos entre nosotros a los que viven de la actividad portuaria de la ciudad, que son los porteños de Montevideo. Esos porteños también se incomodan cuando se habla de otro puerto de aguas profundas

que puede trasladar parte de su negocio hacia el Este del país. Estoy enormemente convencido de que las palabras del señor Diputado José Carlos Cardoso y del señor Diputado Aníbal Pereyra reflejan en gran medida los intereses de una zona hasta ahora postergada de nuestra realidad, pero no vamos a atender esos intereses sin tener oposiciones dentro de nuestra sociedad. Parte de esas oposiciones van a surgir de quienes hoy ganan de su participación prioritaria y fundamental en el Puerto de Montevideo. De modo que esto es y va a ser un debate político, además de técnico.

Por suerte, nuestro Gobierno creó el instrumento legal que le permite explorar estas posibilidades, y en el sentido de los intereses del país. La Ley de Participación Público Privada, que es una creación de nuestro gobierno, es el único instrumento legal que permite transferir riesgos a los inversores privados. Como bien se decía, el inversor busca minimizar esos riesgos; quiere que el Estado le garantice cargas y demás, pero esta ley permite que esos riesgos sean tomados por quien va a ganar si estos no se efectivizan.

Esa ley es también una obra de nuestro Gobierno, que permite hoy trabajar sobre esto. ¿Cuál sería la fórmula para construir un puerto de aguas profundas si no tuviéramos ley de participación público privada? ¿La concesión? ¿La construcción por el Estado? ¿Con qué recursos presupuestales contamos para una construcción de esta envergadura?

Con respecto al lugar y los impactos ambientales, ¡por favor, yo soy Diputado de Montevideo y -perdóneme la camiseta, señor Presidente- creo que mi departamento tiene las mejores playas de este país y las tiene, desde que nació el departamento, pegadas al puerto del Uruguay que más trabaja! ¡Todos quienes hemos tenido la oportunidad de ir a Punta del Este sabemos que hay una boya petrolera que convive con el principal enclave turístico de este país y que hay un depósito de petróleo al lado de esa boya, en la costa, que convive con las chacras marítimas más caras de Punta del Este! ¿Cuál es la incompatibilidad entre turismo y un puerto?

No tenemos dudas, señor Presidente, de la viabilidad económica -decía al principio- de este proyecto. Mucho menos tenemos dudas de la necesidad que el país tiene de este proyecto. Y cuando decimos que respaldamos, quiere decir que empezamos a trabajar para hacerlo, porque de nada vale decir que se respalda y después hacer el glosario de las condiciones por las cuales no habría que hacerlo. Yo tengo un rosario -si sigo algunas intervenciones- de condiciones por las cuales no se debería hacer el puerto. Entonces, que me digan que lo quieren hacer cuando, en realidad, se dedican a hacer un "racconto" de todas las causas por las cuales no habría que hacerlo, es un apoyo que no logro entender. El Frente Amplio, mientras esté en el Gobierno, va a trabajar para que se haga el puerto de aguas profundas. No tenemos posición neutral frente a esto. Queremos que el país lo tenga y que sepa que el Frente Amplio quiere construir el puerto de aguas profundas, porque está convencido de que es un instrumento fundamental de desarrollo por todo lo que se ha dicho en esta reunión.

De estas cosas también hablaba el artículo por el que se me mencionó al comienzo de esta sesión de la Cámara en régimen de Comisión General, y me parecía válido aclararlo porque creo que, además, representa la opinión de muchos de mis conciudadanos, particularmente -como acá se ha dicho- de muchos de los que viven de Montevideo hacia el Este, que van a recibir no solo los impactos medioambientales negativos sino también la mayoría de los positivos, que también los tienen estas obras de gran envergadura.

Es cuanto quería decir.

Muchas gracias.

SEÑOR AMARILLA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR AMARILLA.- Gracias, señor Presidente.

Nos parece que varias de las preguntas que al inicio de esta sesión realizó el señor Diputado Lacalle Pou -quien convocó a este llamado en régimen de Comisión General- al señor Ministro y a su equipo, todavía no han sido respondidas.

No quiero ser muy extenso en mi intervención, pero necesito hacer hincapié en algunos temas que me parecen fundamentales desde el punto de vista ambiental y territorial sobre el puerto de aguas profundas: su localización, su construcción, las obras anexas a esta terminal y, por supuesto, su posterior operativa.

Hace algunos días la señora Subsecretaria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente planteó en la prensa que en la definición de este lugar

se respetaron todas las normas ambientales; hoy hizo aquí alguna intervención al respecto.

En su planteo, el señor Diputado Lacalle Pou dejó en claro que el informe ambiental sobre esta localización fue realizado por una sola persona en un plazo de treinta días, hecho que no fue desmentido por la delegación que comparece hoy ante esta Cámara.

Voy a hacer un pequeño "racconto" de los requisitos que debería cumplir este puerto para hacer un estudio de impacto ambiental previo. La Ley N° 16.466, de protección del medio ambiente, es clara en este sentido. El literal B) del artículo 6º establece que quedan sometidas a la realización previa de un estudio de impacto ambiental los puertos y las terminales de transvase de petróleo o productos químicos. Se refiere al puerto como infraestructura, como plaza, como espacio y, además, a otras actividades que se realizan en ese ámbito, que es el trasvase de petróleo y de productos químicos. Según los informes que hizo la delegación y lo que se manifestó hoy en Sala, estas actividades estarían comprendidas en el puerto en las cargas a granel de líquidos, sobre todo, de petróleo y de sus derivados.

El Decreto N° 349, de 2005, reglamenta la ley de impacto ambiental; su artículo 2º establece los ámbitos de aplicación. En su numeral 5) se refiere a la construcción de nuevos puertos y en el 6), a la construcción de terminales de transvase de petróleo o productos químicos. A este respecto hay algo muy interesante. La señora Subsecretaria hizo referencia a que aparentemente se había avanzado en el estudio de viabilidad de localización ambiental cuando no era necesario. En este punto me permito corregirla: es necesario. Precisamente, el artículo 20 del Decreto establece que se requiere la viabilidad ambiental de la localización de las construcciones u obras comprendidas en los numerales 6) y 9) -entre otros- del artículo 2º, entre las que se encuentra la construcción de terminales de transvase de petróleo o productos químicos. O sea que, en virtud de este decreto, se requiere la viabilidad ambiental de la localización. Y esto no solo refiere al relacionamiento con la Intendencia de Rocha. Según los estudios a los que ella hacía referencia, requiere nada más y nada menos que la comunicación puesta de manifiesto a los efectos de que cualquier ciudadano u organización pueda opinar sobre dicha localización.

Creemos que es fundamental el cumplimiento de esta normativa en forma previa y también de las medidas de ordenamiento territorial. Aparentemente, en este tema no se ha hecho referencia a la ley de ordenamiento territorial. Es decir que definimos un lugar y después justificamos la localización. No hacemos un estudio previo; en todo caso, después justificamos con argumentos por qué se eligió ese lugar. Se deberían hacer estudios previos. Al Parlamento le fue enviado un proyecto de ley para que tomara posición -según lo que establece la Constitución de la República, esto requiere mayorías especiales-, pero si después el lugar no es el más correcto o si los estudios ambientales o territoriales determinan que no es la mejor ubicación, ya hubo un pronunciamiento previo. Entonces, ¿damos marcha atrás? ¿Derogamos esa ley? ¿La modificamos?

Obviamente, si la idea es tener en cuenta la conveniencia económica y después justificar el tema ambiental y territorial, la posición es otra. Es decir: primero definimos el lugar porque nos conviene y luego buscamos la vuelta para justificar la ubicación.

Como muy bien decía el señor Diputado José Carlos Cardoso en su intervención, el departamento de Rocha tiene una serie de riquezas ambientales que hay que proteger. Entonces, debemos ser muy cuidadosos al establecer este tipo de proyectos de antemano, en razón de otros intereses, para después justificar ambiental y territorialmente su localización, de modo de amortiguar o tratar de minimizar los impactos.

El 14 de julio de 2011 presentamos en esta Sala un reclamo dirigido al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente respecto a la construcción del mineroducto y, en aquel momento, de la terminal portuaria de Aratirí, que estaba prevista en otro lugar. Precisamente, preguntábamos sobre la situación en la que quedarían dos zonas con estatus internacional: la Reserva de Biosfera de la Unesco y el sitio determinado por la Convención de Ramsar. Estas áreas se verían afectadas por aquel proyecto y también por este. Veo que la señora Subsecretaria hace algunos gestos para decirme que no.

Concretamente, en un año y medio no hubo respuesta oficial. Sí obtuve alguna información desde el punto de vista ambiental que era absolutamente lamentable: se me dijo que Uruguay estaba acomodando las zonas, corriendo sus límites, achicándolas, para

no tener contradicciones con los impactos que algunos privados estaban planteando. Si eso se confirmara, me daría vergüenza del país, que acomoda las áreas de protección ambiental y las riquezas ambientales que nos comprometimos a proteger ante la comunidad internacional, para dar paso a determinadas obras de infraestructura de privados. Si eso se confirmara, sería lamentable. Por eso creo que necesariamente debemos cumplir con los estudios ambientales y territoriales previos.

Como ya se dijo, conjuntamente con el señor Diputado Lacalle Pou hicimos un pedido de informes a raíz de algunos anuncios del Poder Ejecutivo. La respuesta dada fue que no se habían realizado acuerdos con privados ni con multinacionales por este motivo. Sin embargo, una noticia anuncia que el Gobierno uruguayo y la empresa Zamin Ferrous alcanzaron un acuerdo para trabajar en conjunto en el desarrollo del primer puerto de aguas profundas del Cono Sur. Esta noticia no salió en ningún medio opositor; fue publicada en la página web de la Presidencia de la República el 3 de julio de 2012.

Estas contradicciones son las que nos hacen dudar de la información. Frente a este tema necesitamos un compromiso ambiental claro y serio. Es necesario supeditar las demás políticas a la política ambiental. En Europa se habla de este tema desde la década del setenta. Lamentablemente, tal como está planteado el asunto y como muy bien decía el señor Diputado Lacalle Pou con respecto a los informes, aquí estamos definiendo determinadas cosas primero, para después ver cómo justificamos y cómo acomodamos el tema ambiental y territorial.

Necesitamos un compromiso ambiental serio en este sentido y, sobre todo, transparencia en la información, para que no parezca que el Estado uruguayo está corriendo atrás de los planteos de ciertos privados para cumplir con sus mandados.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR POZZI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- Señor Presidente: debo decir que respaldamos absolutamente todo el trabajo que la Comisión Interministerial ha llevado a cabo hasta el momento, con el resultado que estamos presentando en la Cámara de Representantes. Por supuesto, escuchamos atentamente el debate que se está realizando y hacemos nuestras las palabras que expresaron los compañeros Diputados Aníbal Pereyra y Mujica con respecto al punto que estamos tratando.

Siempre el asunto de las grandes obras -en especial, de los puertos- es delicado, complejo y requiere de las máximas garantías para poder concretarlo. Pero si por buscar las máximas garantías pensamos que desde el arranque y hasta que empiece el proyecto va a estar todo resuelto, creo que nos equivocamos de cabo a rabo. Estas grandes obras -en especial, cuando se trata de un puerto de aguas profundas-, más allá del estudio previo, del desarrollo de su construcción y de su evolución, se optimizan cuando empiezan a funcionar.

El sueño de un puerto de aguas profundas en el país data de hace décadas. El país, durante décadas, se ha estado planteando la necesidad de tener un puerto de aguas profundas; lo han planteado los colegas que hoy están en la oposición y también nosotros, como Frente Amplio. Se trata de una necesidad a la que el país, tarde o temprano, tendrá que responder.

El puerto de Montevideo -a pesar de todos los desarrollos que podemos hacerle, con la habilitación de Puntas de Sayago o de otros lugares, de modo de dar más cabida al tránsito y a la mercadería que llega y sale del país- va quedando chico. Si el país sigue creciendo al ritmo actual y tiene que manejar los volúmenes de carga que se mueven al día de hoy, en el Puerto de Montevideo no habrá lugar y, por lo tanto, se necesitará un desahogo en otra parte. Y no hay otra alternativa que en el Este de la República y en el departamento de Rocha; no hay ningún otro lugar en el país donde se pueda hacer un puerto con las características del que se necesita. Podremos hablar de si el puerto va un poquito más acá o un poquito más allá, pero no hay duda de que estará en el departamento de Rocha, porque si Uruguay quiere crecer y tener un puerto de aguas profundas, ese es el único lugar donde puede desarrollarlo.

En algún momento se pensó que el puerto de La Paloma podría desarrollarse como puerto de aguas profundas, pero no se tuvo en cuenta dos problemas: primero, dónde están las grandes profundidades de la zona y, segundo, que toda la arena que produce ese amplio arco que va de Cabo Polonio a La Paloma, en

parte va hacia la playa ubicada al oeste de Cabo Polonio y, en parte, hacia el puerto de La Paloma. Por eso, el puerto de La Paloma siempre está lleno de arena, y la única forma de mantenerlo operativo para buques con calado importante es realizar un dragado que, como todos sabemos, es costoso y difícil de llevar a cabo. Lamentablemente, por las razones que estamos mencionando, el puerto de La Paloma nunca va a poder ser el puerto de aguas profundas de nuestro país, y nunca lo fue.

En El Palenque hay una zona -que está precisamente en el medio de ese arco- donde el mar pega de frente; la arena no se deposita en el lugar donde se va a hacer el puerto, sino que corre hacia los dos costados: hacia el Oeste, en dirección a La Paloma, y hacia el Este, rumbo a la playa de Cabo Polonio. Por eso mantiene la profundidad adecuada de veinte metros, prácticamente al lado de la costa donde se va a desarrollar el proyecto portuario; por eso es un buen lugar.

Si hubiese otro buen lugar en el departamento de Rocha, sería bueno saberlo para estudiarlo, partiendo de la base de que todos pensamos que debemos tener un puerto de aguas profundas que descongestione y nos dé más libertad. Esa es la filosofía de la cual parte el Gobierno al hacer esta propuesta. Si hubiese otro lugar, sería bueno que empezáramos a intercambiar ideas para ver si sirve. Yo creo que no existe y que en la mitad de ese arco que va de Cabo Polonio a La Paloma es donde puede ir el puerto.

Por supuesto que un puerto de aguas profundas o de cualquier otro tipo va a producir afectaciones ambientales; ¡eso está clavado! Hace unos días escuché algunas cosas sobre el impacto ambiental que al final no logré determinar de dónde salieron, pero lo oí unas tres veces. Se decían cosas como esta: "Arrojar piedras para hacer las dos escolleras que llevará el puerto afectará los sedimentos del fondo del mar". ¡Está clavado! Eso va a pasar; no hay vuelta de hoja. Además, se dijo que los peces no se iban a poder desarrollar. Y no, no van a poder. Los peces que iban por ahí ya no podrán hacerlo, porque habrá dos murallas que, además, afectarán los sedimentos.

Por otra parte, se dijo que como el puerto se iba a extender hacia adentro -con obras, galpones, explanadas y demás- la fauna iba a desaparecer de esa zona. Eso es así; ¡es imposible que permanezca! Eso decía el informe que escuché, que quizás no sea tan profundo como el que hicimos nosotros y que tal vez ni siquiera sea muy profundo. Hablaba de impactos sedimentales negativos del puerto de aguas profundas; eso fue lo que escuché.

Obviamente, habrá impactos ambientales, y deberemos minimizarlos todo lo que podamos; deberemos brindar todas las garantías posibles. Pero hay que tener claro que el lugar no va a ser el mismo. Una vez que se comience con las obras del puerto nunca más va a ser el mismo; todo va a cambiar.

Definir a priori para qué va a ser el puerto es difícil; no se puede definir si va a ser solo para graneles sólidos o para líquidos, si habrá tanques de petróleo o no. Creo que estos puertos -mucho más los de este tipo- van a tener todo lo que se pueda hacer con seguridad y que implique un negocio; así funcionan estas cosas. ¿Cómo empezó el puerto de Montevideo? Como un apostadero donde bajaba gente y se sacaban algunos cueros. Con el tiempo, se fue desarrollando hasta ser lo que vemos hoy. Actualmente, en el Puerto de Montevideo hay de todo: se bajan autos, se cargan ovejas en pie, vienen los turistas en cruceros, se mueven contenedores. Hay de todo. Nadie pensó así el Puerto de Montevideo; se fue desarrollando porque en la medida en que aparecieron negocios, se fue acomodando la cosa para que pudieran concretarse. Y lo mismo va a pasar con el puerto de aguas profundas.

Es más: me atrevo a decir que lo mismo va a pasar con La Paloma, si empieza a operar con los palos. Vamos a tener un barco palero que carga y lleva la mercadería hasta Botnia y Montes del Plata, pero si luego viene algún buque con tres contenedores y el puerto de Montevideo no lo puede recibir porque no hay lugar, van a llamar al dueño de la carga y le van a decir: "Mirá, lo llevo para Brasil" -como pasa ahora- "porque no tengo lugar en el puerto de Montevideo o te lo descargo en La Paloma, porque hay una grúa allí". Y el que reciba la carga dirá: "Descargámelo en La Paloma, que yo lo mando a buscar". Así se va a empezar a mover otra cosa; así se van desarrollando algunas actividades como la portuaria, por lo menos como la he visto.

El señor Diputado Mujica lo adelantaba: ¿cómo no va a poder convivir el turismo con un puerto? Rio de Janeiro tiene tremendo puerto y una central nuclear al lado de las playas más importantes del mundo. ¡Tiene tremendo puerto y una central nuclear! Está

todo junto; sin embargo, recibe turistas a patadas; se va a hacer hasta el campeonato del fútbol del mundo. ¿Cómo no van a poder convivir? Si las cosas se hacen bien, pueden convivir.

Agrego: en Montevideo hay una refinería de petróleo al lado de las playas y hemos convivido con eso hasta ahora sin que nazcan niños con dos cabezas y sin que el turismo deje de venir. Si estas cosas las pueden hacer los demás, ¿por qué no nosotros? ¿Cuál es la razón?

Yo soy de los que defienden la idea del puerto de aguas profundas; creo que el país lo necesita. Considero que Uruguay necesita empezar a independizarse de cosas que a veces nos cuesta resolver. Creo que el trabajo que la Comisión Interministerial ha llevado adelante y que hoy presenta a todo el Parlamento en esta sesión en régimen de Comisión General, a instancias del señor Diputado Lacalle Pou, es bueno; es importante que esto se haga y que sea explicitado en Sala. Es bueno que debatamos sobre todo esto. Creo que todos deberíamos coincidir en el objetivo de tener un puerto de estas características, que nos ponga de cara al mar mucho más rápido y con más comodidad, ya que será algo que le vendrá bien al país.

Además, creo que todo esto hay que vincularlo mucho a otro desafío que tendrá por delante el país y que, seguramente, debatiremos dentro de muy poco tiempo en el Parlamento. Me refiero a la búsqueda de petróleo. En ese sentido, en el año 2015 tendremos una plataforma en el Este del país, pinchando la roca para saber si sale gas. Esa primera plataforma, de acuerdo con los resultados, será la precursora de dos, tres o cuatro más. Cabe agregar que la inversión para cada una de ellas será de US$ 1.650:000.000; deberíamos pensar a qué van a quedar reducidas las otras actividades económicas del país cuando esto surja. Por tanto, en los años venideros tendremos que discutir sobre estas cosas que, por suerte, representarán trabajo y riqueza para todos nosotros; estos temas ya están ahí y de ellos no nos podemos escapar.

De manera que, señor Presidente, soy de los que está convencido de que Uruguay debe tener ese puerto de aguas profundas, por supuesto, dando las garantías necesarias para que se haga en las mejores condiciones. Sin duda, será algo que beneficiará a todos los uruguayos.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR ITURRALDE VIÑAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ITURRALDE VIÑAS.- Señor Presidente: no quisiera comenzar mi exposición sobre el tema en cuestión sin decir que me gustaría que el señor Ministro nos acompañara en Sala, ya que la responsabilidad política es de él, y quisiera que me escuchara.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estoy en la Sala.

SEÑOR ITURRALDE VIÑAS.- Disculpe, señor Ministro, no lo había visto. Lo buscaba en el lugar donde estaba sentado...

(Interrupción de la señora Representante Matiauda.- Murmullos.- Campana de orden)

——En primer lugar, quiero decir que, en términos generales, comparto las apreciaciones vertidas por la mayoría de los legisladores del Partido Nacional y, además, comparto gran parte de las exposiciones realizadas por los representantes del Poder Ejecutivo y de la bancada oficialista.

Quiero decir, sin ningún miedo, que felicito al Poder Ejecutivo por poner en marcha este proceso que debería culminar con la instalación de un puerto de aguas profundas. Un puerto de aguas profundas, para Uruguay, en definitiva, es un signo de identidad que tiene que ver con los orígenes del país. Uruguay nace como un puerto en Montevideo, en la época en que todavía teníamos concepciones políticas vinculadas a la ciudad-puerto; todo el resto del país constituía el territorio que acompañaba a esa ciudad, que fue dando contenido a una nación. Además, nace enfrentada a la competencia del puerto de la vecina orilla, de Argentina. Creo que ese es uno de los aspectos esenciales que hacen a la identidad nacional, que tiene que ver con la forma en que se han desarrollado los puertos en Uruguay

En ese sentido, quiero decir que comparto lo que aquí se ha dicho, y lo que está escrito. Quizás esta sea una de las decisiones más importantes que se toman en Uruguay desde la profundización del Puerto de Montevideo. Me parece que para nuestro país es esencial contar con este puerto de aguas profundas.

Creo que es mucho mejor -y no digo "sería", porque estoy apostando a que suceda- que la construcción de un puerto de aguas profundas en el de-

partamento de Rocha, como todos creemos, sea parte de una política pública de Estado y no solo parte del Gobierno, a efectos de que todos podamos desarrollarla, comprometiéndonos y dándole un fuerte consenso político a esta propuesta, a fin de que trascienda, naturalmente, los períodos de Gobierno.

En este sentido, me hago algunas preguntas que van de la mano de la convicción de que esta decisión es buena y acertada, pero apresurada; de todos modos, no quiero dejar la sensación de que no deseo acompañarla.

La ubicación geopolítica del puerto de aguas profundas, indudablemente, debe ser en la zona de Rocha, y lo que nosotros creemos es que, en definitiva, hay que analizar con precisión todos los temas para que esto se pueda llevar adelante.

Naturalmente, el puerto requerirá una logística que abarcará muchas hectáreas, que estarán a su servicio. Sin duda, también será necesaria la construcción de carreteras y de vías férreas, así como de edificios anexos que faciliten el acceso a las hidrovías que existen en Uruguay. Por supuesto, será necesario hacer un estudio profundo sobre el tema, teniendo en cuenta el costo de este emprendimiento.

Quisiera comentar que he leído con atención todas las publicaciones realizadas por el Poder Ejecutivo en la página oficial y he seguido con atención -seguramente no todo- mucho de lo que se ha escrito sobre estos temas. En ese sentido, quisiera decir que me quedan dudas acerca de muchos de los temas en cuestión. Esta mañana, después de que se habló del informe del ex Decano de la Facultad de Ingeniería, ingeniero Ismael Piedra-Cueva, traté de repasar algunas de las cosas que él concluía. Y respecto al sitio Puerta del Sol-El Palenque decía: "Fundamentación de la medida de incertidumbre. La incertidumbre esta dada en gran medida por el layout portuario que se adopte y sus dimensiones, elementos que definirán los posibles impactos sobre la zona costera. De todas formas, es de esperar que los impactos sobre la zona sean de entidad.- Fundamentación de la medida de incertidumbre. En este caso, la incertidumbre está asociada a que existe incertidumbre en relación a la geotecnia de la zona de emplazamiento". Luego señalaba algunas observaciones: "Desde el punto de vista de la navegabilidad, el emplazamiento Puertas del Sol es superior a El Palenque, ya que de acuerdo con la información batimétrica existente, las mayores profundidades se ubican en la zona próxima a Puertas del Sol.- En este emplazamiento, no se requiere canal de navegación de entidad. Si el layout portuario está conectado a la costa, se requerirá un dragado mínimo para conectar el recinto portuario con las profundidades naturales, pero no es de esperar que sea de entidad.- Una estructura marítima tipo escollera exenta a la costa deberá situarse a 5.000m de la costa para minimizar su impacto sobre la costa. De no ser así, su impacto será no muy diferente al que genera una estructura conectada a la costa.- Se debe incorporar en la fase de proyecto el diseño de las medidas de mitigación" -el informe publicado dice "litigación", pero creo que el término es "mitigación"- "necesarias para minimizar impactos negativos sobre la línea de costa.- Se requiere efectuar un relevamiento batimétrico de densidad media pero que cubra una zona relativamente amplia, de forma de conformar la información existente respecto de las profundidades naturales de la zona.- Asimismo, se debe profundizar con relevamientos geotécnicos que permitan contar con información del tipo de suelos de la zona.- Se deberá efectuar un estudio de detalle del clima, de olas y corrientes en la zona, como también del transporte de sedimentos y de estabilidad a largo plazo de la línea de costa y dunas, de forma de contar con los elementos necesarios para cuantificar impactos del proyecto en cuestión". En las recomendaciones señala: "Se requiere efectuar estudios batimétricos, geotécnicos, de clima, de olas y corrientes y de dinámica costera, con el objeto de analizar con mayor detalle la viabilidad de proyecto en este punto del emplazamiento".

He leído el informe del ingeniero Piedra-Cueva, y también podría referirme al informe del señor Álvaro Soutullo, quien dirigió al señor Presidente de la República una carta abierta, que creo todos conocemos. En dicha carta le dice al Presidente que no leyó su informe, que trabajó para estudiar este tema y elaboró informes, y que el señor Presidente, seguramente, no los leyó. Creo que surgen muchas más dudas que certezas en cuanto a todo este proyecto. Entiendo que el tema está maduro para poder avanzar en el estudio, pero no para resolverlo ya. No sé cuál fue el plazo que se destinó al estudio de este tema. Según los informes insumió un mes o dos y esto no se resuelve en ese tiempo porque esto tiene que ser para uno o dos siglos.

Además, tengo la convicción de que faltan algunos temas vinculados al estudio de cómo va a impac-

tar en el turismo, en el medio ambiente. ¿Cuánto valen hoy las costas donde se plantea ubicarlo? ¿Cuánto pueden valer en otro lugar? Cuando nosotros comparamos cuánto cuestan las tierras donde se ubica hoy el emprendimiento con lo que podrían costar en otro lado, ¿no se relativiza el costo del puerto?

Quizás esté formateado, por haberme forjado pensando este tema, en el pensamiento de Reyes Abadie cuando decía que el Uruguay es puerto, pradera y frontera. Creo que esto también tiene que ver con la historia del Uruguay. El Fortín de San Miguel, la Fortaleza de Santa Teresa, la construcción de la capital de Cerro Largo, de Melo, tenían que ver con una política de fronteras que creo hay que seguir desarrollando. Es importante dónde se planta el país y desde qué punto de vista geopolítico lo va a hacer, y por eso me parece mucho más razonable hacerlo más cercano al Brasil. Me comprenden las generales de la ley: desde toda mi vida voy a La Pedrera, soy un habitué, y estoy muy vinculado al departamento; no soy oriundo ni Representante del departamento, pero sí estoy vinculado a él. Por tanto, muchas de las cosas que digo están afectadas por la convicción de que la ensenada que se instala desde el Cabo de Santa María hasta el Cabo Polonio es de las cosas más lindas que tiene el Uruguay y de mayor potencial de desarrollo turístico de alta gama, así como se señala por parte de quienes hicieron el estudio turístico.

Hacer el puerto cercano al Brasil y a la laguna Merín, con el potencial desarrollo que puede tener hoy la hidrovía que se está construyendo en esa zona, también nos permite pensar que ese no sea un camino desde donde nuestras exportaciones salgan hacia arriba, sino que puedan venir las exportaciones de Brasil para salir por nuestro puerto.

Cuando hablamos de la posibilidad de que vengan buques de gran calado, se instalen y luego salgan hacia el Brasil, me pregunto, ¿por qué habrían de hacerlo si el potencial que tienen en los puertos de nuestra zona es muy inferior al que tienen en Brasil? También me pregunto cuánto pesa la eventual decisión de Brasil de apoyar este emprendimiento. Habría que saber cuánto pesa la decisión que hoy tiene el Gobierno de Brasil para invertir US$ 46.000:000.000 o US$ 47.000:000.000 en el desarrollo de los puertos. ¿Va a haber espacio para apoyar este tema?

¿Qué estudios se han hecho sobre costos, sobre logística? ¿Y qué certeza tenemos de que el negocio sea redituable? ¿Vamos a empezar a expropiar sin saber si, en definitiva, se va a hacer ahí? ¿Vamos a avanzar en el proyecto sin la certeza de que se va a realizar? Me parece que todavía quedan muchas cosas por hablar.

Escuché con mucho entusiasmo hablar del Uruguay Natural. Tengo la convicción de que ese no es un eslogan. Tengo la convicción de que el Uruguay debe tener una zona de áreas protegidas muchísimo mayor a la que tiene hoy, como tienen la gran parte de los países de la región. Tengo la convicción de que los parques protegidos, las lagunas, los montes autóctonos merecen un tratamiento especial. Cuando nosotros pensemos en el desarrollo de algo que va a impactar para bien y en forma definitiva en el Uruguay debemos hacerlo con la convicción de que lo sea efectivamente. No estoy razonando en forma infantil como creyendo que alguien lo quiera hacer para mal. Sí creo que una vez que se instale un puerto, el desarrollo puede ser tal que quizás haya determinadas condiciones que lo hagan incompatible con el desarrollo del turismo.

Tampoco tengo muy claro alguno de los temas que tienen que ver con el modelo de negocios. No sé si esto es definitivamente un puerto multipropósito y si, en definitiva, la decisión es que se hace así o no se hace. Sé que se han manejado otras posibilidades.

Creo que es necesario pensar el tema en el largo plazo, haciéndolo desde la matriz productiva nacional, de qué vamos a hacer con la minería, con la forestación, con la soja, con el turismo ecológico, con los transgénicos. Esto tiene que ver con temas tangenciales sobre los que el Uruguay se debe una discusión.

Quiero decir que no planteamos esto como un distractivo. Sí planteamos el compromiso de formar parte de un diálogo nacional, porque creo que el tema lo requiere.

Escuché con mucha atención al señor Subsecretario de Defensa Nacional manifestar la voluntad del Ministerio -dijo "de la Defensa"; supongo que quiso decir "del Ministerio de Defensa"-, y sus palabras me resultaron muy destacables porque creo que si en algo tenemos que ponernos de acuerdo es en los proyectos que hacen que el país pueda avanzar en definitivamente.

El Uruguay como país está volcado, no hacia el Norte expoliado -como decíamos- sino hacia un Sur

que siempre lleva a que los uruguayos tengan que morir en la capital, como decía Estramín. El Uruguay necesita políticas de descentralización, políticas de frontera y de desarrollo que creo podemos construir en conjunto. Quiero decir a este respecto que hace pocas semanas participaba del evento de presentación del Instituto "Propuesta Uruguay 2030" del cual Raúl Sendic será el referente. Para finalizar, luego de haber escuchado al señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, quiero decir que para nosotros sería muy importante encontrar el espacio para dialogar y comprometernos con este tema, pero no me queda la sensación de que el Gobierno esté dispuesto a abrir la cancha para poder conversar del tema entre todos.

Creo que para el compromiso de que todos salgamos a apoyar a muerte esta decisión, bien vale la pena esperar un breve tiempo, para que esta pueda ser una política de Estado de largo plazo, que asegure la continuidad.

Entiendo que lo que estamos planteando hoy aquí hace mucho que el Uruguay debió haberlas resuelto. Siempre es bienvenido que se llene el espacio para desarrollar estas cosas que le hacen bien al país. El último estudio que el Uruguay hizo para el largo plazo, seguramente fue el de la CIDE, que ya cumple cincuenta años, necesitaría una renovación importante para salir adelante, para planificar cuestiones que no nos separen sino que nos unan en el largo plazo.

En lo que me es personal, con la convicción de que todo mi Partido acompaña un emprendimiento de este tipo, quiero decir que seguramente será mucho mejor que todos vayamos detrás de una bandera. Mucho me gustaría poder despejar entre todos las dudas que surgen de todos los estudios técnicos antes de comenzar esta obra. Creo que sería bueno pedir el apoyo de la Universidad de la República y de todas las Universidades del Uruguay con el fin de comprometerse con el tema, de modo que digan cuál es el potencial que ven en este negocio, qué ganaríamos, qué perderíamos y se asesorara respecto al impacto ecológico. No quiero hacer de esto un factor de división, y ojalá el Gobierno tome esto para hacer una bandera de unidad nacional.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: antes de culminar una sesión muy fructífera, quiero contestar algunas preguntas cuya contestación quedó en el tintero.

Si el señor Presidente lo permite, quiero ceder el uso de la palabra al Presidente de la Comisión Interministerial del Puerto de Aguas Profundas, economista Pedro Buonomo.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el economista Buonomo.

SEÑOR BUONOMO.- Señor Presidente: no voy a contestar las preguntas que me mandó el señor Diputado José Carlos Cardoso -son 42, aunque algunas están tachadas- y algunas de ellas tienen parte a y b. El señor Diputado también hacía referencia a que ha participado activamente en varias instancias de la Comisión en la Presidencia y en Rocha, y eso enmarca cuál ha sido la actitud de transparencia en que trabajó la Comisión. Todos los informes se han publicado en la página web desde el comienzo de nuestro trabajo, tratando de informar y de que se tenga acceso a los argumentos técnicos en virtud de los que tomamos las decisiones. Se trata de argumentos técnicos complejos, con aspectos positivos y negativos sobre los cuales hay que decidir y que, obviamente, no todos van en el mismo sentido.

El señor Diputado Iturralde Viñas hacía referencia al informe del ingeniero Piedra-Cueva; yo también lo mencioné y expresé que lo consideraba un informe clave para tomar la decisión. El Informe Piedra-Cueva, en la parte que leía el señor Diputado textualmente, indicaba que había que avanzar para tener más certezas en estudios más específicos vinculados a temas de batimetría, dinámica costera, sedimentación, etcétera. Como decía el ingeniero Genta, eso es lo que estamos haciendo ahora. Es necesario realizar estudios para profundizar el tema y reducir el riesgo.

Estamos presentando este proyecto al Parlamento a los efectos de aprobar la ubicación del puerto. Seguimos considerando que los estudios previos que hemos realizado para tomar una decisión sólida y fundamentada de cuál es la mejor localización para el puerto no solo están dentro del marco de la ley sino que van más allá de sus requerimientos; desde nuestro punto de vista, asesorados por nuestros técnicos, tanto del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente como los asesores jurídicos,

dichos estudios están enmarcados dentro de lo que la ley establece y no hay exigencia de estudios de impacto ambiental de localización previo a la existencia de un estudio de proyecto de ingeniería determinado. Esa es nuestra visión y ya la hemos planteado. De todas maneras, la repito porque me parece que debe quedar claro nuestro punto de vista.

En la presentación en "Power Point" y en la versión taquigráfica está claro lo que expresó la Subsecretaria sobre las cuatro ubicaciones a analizar.

El procedimiento metodológico que expresó la Subsecretaria implicó el análisis de toda la costa de Rocha que luego, a partir de determinadas variables o premisas, se fue subdividiendo y se llegó al análisis más específico de cuatro localizaciones. Eso determinó el análisis comparativo que generó la recomendación de localizarlo de El Palenque. Por supuesto, en un análisis multidimensional que involucra diferentes aspectos, positivos y negativos, es el enfoque global y una decisión cualitativa la que determina nuestra recomendación. Igualmente, toda la costa de Rocha fue tenida en cuenta, en particular las áreas sensibles, las áreas protegidas y los compromisos internacionales.

Con relación al desenvolvimiento posterior del proyecto, hemos hecho estudios previos de localización no exigidos por la ley y que, desde nuestro punto de vista, son inéditos en el país por su profundidad y por las conclusiones que extraen, que llevaron seis meses e involucran una decena de técnicos especializados en aspectos en los que Uruguay tiene una curva de aprendizaje ya desarrollada de capacidades generadas a nivel de ingeniería, del instituto de hidráulica de la Facultad de Ingeniería, de medio ambiente, de biodiversidad, de turismo, de economía y de transporte vinculado con el tema de conectividad. Es decir, Uruguay no está encarando un tema nuevo, sino que ese trata de un desarrollo técnico del país, por ser un país con vocación portuaria, donde el agua es un elemento clave; por tanto, ha tenido desarrollos técnicos positivos. La metodología de la Comisión fue reducir esa curva de aprendizaje de manera que en seis meses pudiera haber decisiones robustas.

Ya expliqué al comienzo por qué era necesario definir una localización para seguir adelante con este proceso. De no definir una localización en este momento, carecemos de marco legal adecuado para seguir con el proceso y el lugar para hacer los estudios de profundización que Piedra-Cueva recomendaba. Carece de sentido -el propio Piedra-Cueva lo dice- hacer estudios de batimetría a lo largo de toda la costa de Rocha; es absolutamente ineficiente. Por todo esto, para que el proyecto continúe con su proceso, se debe aprovechar esta oportunidad económica a la que también hacía referencia el ingeniero Genta, vinculada a una demanda china que viene sacando cuatrocientos millones de pobres en los últimos años. Además, también tiene que ver con la importación de determinadas materias primas de América del Sur, que en cantidad y en peso han aumentado y generan estos flujos de transporte y, asimismo, permiten ahorrar costos en la cadena logística que determina la viabilidad de la inversión a que hacía referencia el ingeniero Genta.

Hay una oportunidad económica. El Partido Comunista Chino ha definido un nuevo proceso de crecimiento que hace bajar el crecimiento para considerar otros aspectos, y también permite prever que en los próximos siete u ocho años esa demanda se va a mantener y será la que genere la oportunidad económica. También hacía referencia a la oportunidad política, ya que la vinculación con Brasil, con Argentina y con la región permite que este puerto tenga hoy la oportunidad de ser lanzado.

Están los estudios para definir la localización; son serios, sustentables, absolutamente de acuerdo al derecho y a las exigencias legales y también plantean la sostenibilidad ambiental como un aspecto clave y prioritario para el desarrollo económico, supeditando el desarrollo de las infraestructuras al concepto de sostenibilidad ambiental.

Esto es en términos generales. Respecto a las cuarenta y dos preguntas del Diputado José Carlos Cardoso, quiero decir que alguna de ellas tienen que ver con cosas que estamos realizando; decisiones que hay que ir tomando a medida que vaya avanzando el proyecto. Una de ellas refiere al marco institucional.

Hoy por hoy estamos encarando estudios que tratan de definir cuál es el diseño institucional más adecuado, qué rol va a tener. Eso será una sugerencia técnica que, obviamente, se definirá desde el punto de vista político. El Ministerio de Transporte, y Obras Públicas, como gestor de las políticas de transporte, va a tener un rol en el diseño de políticas. Habrá un rol regulatorio y el propio Ministerio deberá definir y acordar de qué manera este puerto se insertará en el sistema de puertos del país. También deberá definir el

sistema de complementariedad portuaria en las distintas etapas, vinculado a la vocación granelera o de contenedores.

Asimismo, hay que definir el tema de las competencias. En lo personal, discrepo conceptualmente con algunos compañeros. La competencia entre puertos debería ser sana y estar adecuadamente planificada de acuerdo con los intereses del país, asignar de forma correcta los recursos y hacer más eficiente el uso de la infraestructura del transporte, lo que redundará en una mayor eficiencia económica para el país.

Entonces, los roles de quién regula, quién define las políticas, cómo juega el administrador portuario -a nivel más micro- con relación a las otras instituciones vinculadas a los puertos y a la ANP -que, eventualmente, va a ser un puerto complementario o competidor de acuerdo con las fases de desarrollo- están necesariamente identificados para seguir avanzando. Para ello estamos analizando las mejores prácticas internacionales, las experiencias positivas y negativas para adecuarlas a la realidad de Uruguay y, en particular, al proyecto de desarrollo que estamos tratando de llevar adelante y donde pensamos que se debe insertar una obra de estas características.

Había algunas preguntas específicas realizadas por el Diputado José Carlos Cardoso sobre el buque de diseño. Puedo decir que el buque de diseño tiene veinte metros de profundidad, eso es determinante porque define a qué profundidad se hacen las perforaciones. De esa manera se entiende técnicamente que ese buque de diseño es el adecuado para proyectar la infraestructura a cincuenta años. Como es obvio, todo esto tiene una contrapartida económica. Se puede poner un buque de diseño de un calado de cincuenta metros pero las perforaciones, las fundaciones, el costo y la infraestructura van a hacerlo inviable.

Como en todos estos temas existe una cuestión de "trade off", se deben tener fundamentos técnicos y tratar de hacerlos razonables o viables desde el punto de vista económico.

Se hizo referencia a una nota de prensa que mencionaba un acuerdo entre el Gobierno y Zamin Ferrous llevado a cabo en junio. Creo que ayer salió otra en el mismo sentido. Como ustedes saben, Zamin Ferrous es un proyecto privado, no tiene que ver con este puerto. Naturalmente, quien explote el hierro que hay en Uruguay, tendrá salida por este puerto. Zamin Ferrous había hecho un proyecto de factibilidad en otra localización portuaria. Esa empresa acordó analizar su terminal portuaria en esta nueva localización, que fue la decisión legítima y soberana que tomó el Poder Ejecutivo y que ahora está poniendo a consideración del Parlamento, que trata de tomar en cuenta los intereses generales del país. Eso no se debe a ningún mérito, sino que es nuestro trabajo.

Estamos encarando los temas institucionales. Vamos a hacer un diseño institucional adecuado que intentaremos analizar, discutir y definir políticamente en las instancias que corresponda, de acuerdo con el marco normativo vigente. También hay otras inquietudes vinculadas a la infraestructura de acceso vial, ferroviaria o que necesita un puerto de estas características. Digo que "necesita", porque puede tener viabilidad como puerto agua-agua a través del tráfico que viene de la hidrovía y que se completa en este puerto. Hoy existe un creciente flujo desde Nueva Palmira y, naturalmente, debería completarse en un puerto de estas características, porque el destino de la carga a granel -minerales y granos- de América del Sur es China.

Pensamos que este puerto precisa -está vinculado con las políticas de planificación necesarias para insertar una infraestructura de estas características en un modelo de desarrollo- un acceso al territorio nacional para que impacte en la modificación de la estructura productiva, aumente las cadenas de valor y vea cómo se integra con las diferentes zonas del país. Entonces, será necesario el acceso vial y ferroviario. Desde una lógica económica diferentes pensamos que no es necesario ver de dónde va a obtener los recursos el Estado para financiar la eventual necesidad de infraestructura de acceso al puerto. Pensamos -esta es nuestra línea de razonamiento- que el propio desarrollo económico y el aumento de la generación de carga son los que determinan la viabilidad de la inversión en infraestructura. De esa manera, se hace rentable invertir en infraestructura, ya sea por parte del sector privado o público. Lo importante, cuando se toma una decisión de inversión en infraestructura, es su rentabilidad económica. Como decíamos al principio, el Diputado convocante estaba muy preocupado por eso. Para que exista rentabilidad económica, se necesita demanda en infraestructura portuaria, vial y ferroviaria. Es la demanda la que genera ahorros en los costos de transporte que, a su vez, representan

recursos para la economía, que es lo que permite saber que tenemos una inversión rentable y para lo que es necesario buscar lforma de financiamiento, ya sea pública o privada.

También quiero decir algo que no se ha mencionado. Este puerto es un bien público que se inserta en la infraestructura nacional a efectos de mejorar, entre otras cosas, la competitividad del país. La forma como se financie el puerto, una infraestructura que sabemos que al país le genera recursos económicos positivos, puede ser pública o privada. Optamos por el régimen privado porque pensamos que hay una atractiva rentabilidad económica para diseñar, construir, operar y repagar la inversión que luego el privado transfiere al Estado, liberando recursos públicos para otra cosa. Utilizando el marco normativo de las PPP, entendemos que se dan garantían a la Administración, al Estado y a los privados para hacer un proceso eficiente de contrato entre uno y otro, de manera de cumplir con los objetivos que definen la administración y el gobierno al respecto.

El señor Diputado José Carlos Cardoso hacía referencia al impacto poblacional y social, así como a la demografía. La señora Subsecretaria hizo referencia a los estudios que se están realizando en ese ámbito. Mencionó la información del censo de 2011, en el que ya está incorporado el posible impacto poblacional -tal como se dice-, en el escenario sin proyecto, de manera de hacer una planificación activa tendiente a ordenar el territorio. Ese es el desafío que esto presenta. Una vez que se toman decisiones, se deben hacer los estudios de planificación a largo plazo para que el desarrollo sea equilibrado desde el punto de vista productivo, económico, ambiental y del ordenamiento del territorio.

Seguimos trabajando en el marco de toda la legislación vigente ambiental y de ordenamiento del territorio. Somos consistentes con las directrices territoriales que se han puesto de manifiesto a nivel del departamento de Rocha. Hemos avanzado en todos estos aspectos.

Creo que hemos contestado las preguntas formuladas por el señor Diputado José Carlos Cardoso, con quien siempre tenemos un diálogo fluido y para quien siempre están las puertas abiertas a fin de tratar este tema. Es verdad que hay algunas cosas que no sabemos, porque se encuentran dentro de un marco en el que debemos ir avanzando.

Sabemos que hay estudios sustentables, inéditos en el país, que nos permiten estar seguros de que estamos recomendando la mejor ubicación para el puerto. Es necesario definir ahora esa ubicación para contar con la ley que ponemos a consideración, de manera que nos permita avanzar en el proyecto y tomar la oportunidad económica, financiera y política que el país tiene para llevar adelante la obra.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: quiero hacer un par de reflexiones finales.

Esta no será la última vez que vengamos al Parlamento para tratar este tema. Ha sido un buen intercambio.

Como dijimos, desde nuestro punto de vista, nuestro campo de acción da cuenta de los acuerdos alcanzados el 8 de diciembre de 2011 en el diálogo político y social por el Uruguay logístico 2030. Allí el puerto de aguas profundas estuvo planteado como un estudio a corto plazo, la demanda potencial, localización, jurisdicción y el "hinterland" regional de un puerto de aguas profundas para determinar su viabilidad, considerando todas sus externalidades, entre ellas la licencia social a través de la confección de instrumentos sólidos de mitigación de los diversos aspectos ambientales. Esto es lo que estamos haciendo ahora, en el capítulo que acordamos entre partidos, cámaras y sindicatos, de incrementar la competitividad portuaria en la región, asegurando la mayor competencia posible en el sector. La Comisión Interministerial se expidió y definió una posible localización. De eso da cuenta el proyecto de ley que como Ministerio de Transporte y Obras Públicas, atendiendo a su asesoramiento, presentamos al Parlamento. Asimismo, se planteó que este sea un puerto único, multipropósito, con una gran área cuya evolución y desarrollo se concibe en etapas. Esto es importante, porque cada etapa permitirá nuevas instancias de diálogo. Para llevarlo a la práctica se deberá utilizar el mecanismo de contrato de participación público privada. En eso estamos: proyecto de ley enviado y convenio con CND firmado para avanzar en todos los estudios. El Poder Ejecutivo establece que la Comisión continúe sus labores ampliando su integración y sus facultades.

Creo que todos los presentes, más allá de acuerdos o discrepancias, apoyamos el desarrollo sustentable del Uruguay, respetando el medio ambiente, pero promoviendo el progreso de la gente. El puerto de aguas profundas traerá progreso para nuestra gente.

Quiero dejar constancia, tal como se demostró en las respuestas fundadas que cada uno de los miembros de la Cipap brindó, de que estamos muy conformes con su trabajo, con los resultados obtenidos y, fundamentalmente, con la metodología de trabajo a través de la cual distintos agentes estatales toman una agenda común y llevan a la práctica algo de lo que tanto se habla y poco se practica: la sinergia, el trabajo transversal.

Aunque no lo diga nadie y no esté en ningún proyecto de ley, este Gobierno cumple con las leyes, la Constitución de la República, los reglamentos y las disposiciones, y si no está de acuerdo con estos envía al Parlamento el proyecto que corresponda para cambiarlas.

También quiero dejar constancia de que no consideramos que este proyecto sea partidario, sino que refleja la visión estratégica del señor Presidente de la República que, consciente de que este puerto no será realizado en su mandato, es el motor principal para avanzar sólida y seguramente y con estudios para que otros Gobiernos sean los que concreten la construcción de este importante enclave estructural.

Estamos abiertos al diálogo. Se preguntaba si teníamos voluntad de diálogo; la tenemos con el Parlamento y con la ciudadanía, con ambos. Y vamos a seguir, porque se trata de un proyecto estratégico de importancia para la infraestructura, y también para nuestro rol en la geopolítica regional.

Somos conscientes, señor Presidente, de que hay un tiempo para discutir y un momento para decidir. Por lo tanto, la discusión llevará el tiempo necesario para que maduren las decisiones, pero no puede ser un pretexto para frenar y poner palos en la rueda.

Creemos haber contestado todas las inquietudes; creemos haber respondido todas las preguntas, y aquellas que no hemos podido contestar es porque trascienden la etapa que estamos analizando y refieren a un proyecto ejecutivo que todavía no es y que cumplirá con todos los requisitos en materia de diálogo con la población que mandan la Ley de Ordenamiento Territorial, la Ley General de Protección del Medio Ambiente y las leyes que regulan el transporte.

Créasenos, señor Presidente: tenemos la aspiración de que mañana el Senado sepa separarse de las posibles discrepancias por proyectos coyunturales y pueda levantar unánimemente sus manos a favor de esta decisión estratégica que le vendrá muy bien, no solo a nuestros hijos, sino a nuestros nietos, y perfilará un nuevo rol geopolítico en la integración regional.

Apelamos a que luego de las consultas, también en esta Cámara encontremos las manos de los legisladores de todos los partidos levantadas a favor de un proyecto que, como dijimos, no es partidario, porque lo va a llevar adelante otro Gobierno, sino de una profunda vocación estratégica. Espero que hoy los partidos aquí representados tengan ese momento de madurez para resumir cien años de historia en un acto trascendente, concretando algo que hace tanto tiempo se viene discutiendo y nunca se pudo realizar.

Era cuanto tenía para decir.

16.- Licencias.
Integración de la Cámara.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

Del señor Representante Fernando Amado, por el día 11 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Álvaro Fernández.

Del señor Representante Víctor Semproni, por el día 11 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, Nelson Alpuy.

En virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política, literal D) del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

Del señor Representante Esteban Pérez, por el día 10 de diciembre de 2012, para participar en su calidad de Presidente de la Comisión de Derechos Humanos, en actividades organizadas por el Ministerio de Educación y Cultura, en el marco del Día In-

ternacional de los Derechos Humanos, convocándose al suplente siguiente, señor Nelson Alpuy.

La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley Nº 17.827:

Del señor Representante Juan Carlos Souza, por el día 12 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Nicolás Pereira.

Del señor Representante Juan Carlos Souza, por el día 13 de diciembre de 2012, convocándose al suplente siguiente, señor Nicolás Pereira".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta en sesenta y dos: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

Al amparo de lo previsto por la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por razones personales, por el día 11 del corriente mes y año.

Sin otro particular, lo saludo con mi más alta consideración y estima,

FERNANDO AMADO
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Montevideo, Fernando Amado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 11 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Fernando Amado, por el día 11 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado día, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 10, del Lema Partido Colorado, señor Álvaro Fernández.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA"

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración.

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 16.465, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día martes 11 de diciembre de 2012, por motivos personales.

Saluda atentamente,

VÍCTOR SEMPRONI
Representante por Canelones".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Canelones, Víctor Semproni.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 11 de diciembre de 2012.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Canelones, Víctor Semproni, por el día 11 de diciembre de 2012.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado día, al suplente corres-

pondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609, del Lema Partido Frente Amplio, señor Nelson Alpuy.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente
De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted a efectos de solicitar licencia por el día de hoy, a efectos de participar de la Mesa para la Paz, en mi calidad de Presidente de la Comisión de Derechos Humanos de la Cámara, actividad a la que he sido invitado por la Dirección de Derechos Humanos del MEC.

Saluda atentamente,

ESTEBAN PÉREZ
Representante por Canelones".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que por esta vez no he de aceptar la convocatoria, la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Saluda atentamente,

Antonio Vadell".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que por esta vez no he de aceptar la convocatoria, la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Saluda atentamente,

Javier Rodríguez".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que por esta vez no he de aceptar la convocatoria, la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Saluda atentamente,

Fernando Andrade".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que por esta vez no he de aceptar la convocatoria, la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Saluda atentamente,

Juan Carlos Ferrero".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que por esta vez no he de aceptar la convocatoria, la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Saluda atentamente,

Gustavo Moratorio".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente comunico a usted que por esta vez no he de aceptar la convocatoria, la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante.

Saluda atentamente,

Daniel Vallejo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia del señor Representante por el departamento de Canelones, Esteban Pérez, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política, para participar en su calidad de Presidente de la Comisión de Derechos Humanos en los actos organizados por el Ministerio de Educación y Cultura en el marco del Día Internacional de los Derechos Humanos.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 10 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no aceptan las convocatorias de que han sido objeto los suplentes siguientes señores Antonio Vadell, Javier Rodríguez, Fernando Andrade, Juan Carlos Ferrero, Daniel Vallejo y Gustavo Moratorio.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal D) del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia al señor Representante por el departamento de Canelones, Esteban Pérez, en virtud de obligaciones notorias cuyo cumplimiento resulta inherente a su representación política, para participar en su calidad de Presidente de la Comisión de Derechos Humanos en los actos organizados por el Ministerio de Educación y Cultura en el marco del Día Internacional de los Derechos Humanos por el día 10 de diciembre de 2012.

2) Acéptanse las denegatorias presentadas, por esta única vez, por los suplentes siguientes, señores Antonio Vadell, Javier Rodríguez, Fernando Andrade, Juan Carlos Ferrero, Daniel Vallejo y Gustavo Moratorio.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 609, del Lema Partido Frente Amplio, señor Nelson Alpuy.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1º de la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día 12 del corriente, por motivos personales.

Sin más, le saluda atentamente,

JUAN CARLOS SOUZA
Representante por Canelones".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:

En virtud de la licencia solicitada por el señor Representante Juan C. Souza, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la Banca en mi carácter de suplente.

Sin más, saluda atentamente,

Sergio Ashfield".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Canelones, Juan Carlos Souza.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 12 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente señor Sergio Ashfield.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Canelones, Juan Carlos Souza, por el día 12 de diciembre de 2012.

2) Acéptase la denegatoria presentada, por esta única vez, por el suplente siguiente señor Sergio Ashfield.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 7373, del Lema Partido Frente Amplio, señor Nicolás Pereira.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
De acuerdo a lo establecido en el artículo 1º de la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por el día 13 del corriente, por motivos personales.
Sin más, le saluda atentamente,
JUAN CARLOS SOUZA
Representante por Canelones".

"Montevideo, 10 de diciembre de 2012.
Señor Presidente de la
Cámara de Representantes,
Dr. Jorge Orrico
Presente.
De mi mayor consideración:
En virtud de la licencia solicitada por el señor Representante Juan C. Souza, comunico a usted mi renuncia por esta única vez a ocupar la Banca en mi carácter de suplente.
Sin más, saluda atentamente,
Sergio Ashfield".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor Representante por el departamento de Canelones, Juan Carlos Souza.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 13 de diciembre de 2012.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente señor Sergio Ashfield.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo 1° de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales, al señor Representante por el departamento de Canelones, Juan Carlos Souza, por el día 13 de diciembre de 2012.

2) Acéptase la denegatoria presentada, por esta única vez, por el suplente siguiente señor Sergio Ashfield.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 7373, del Lema Partido Frente Amplio, señor Nicolás Pereira.

Sala de la Comisión, 10 de diciembre de 2012.

VÍCTOR SEMPRONI, LUIS LACALLE POU, MARCO CORREA".

——No habiendo más oradores anotados, se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 25)

Dr. JORGE ORRICO

PRESIDENTE

Dra. Virginia Ortiz

Secretaria Relatora

Dr. José Pedro Montero

Secretario Redactor

Arq. Julio Míguez

Director del Cuerpo de Taquígrafos

Dep. Legal N° 322.569/01
Impreso en la División Ediciones
de la Cámara de Representantes